



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)

PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 188]

नई दिल्ली, बुधवार, मार्च 15, 2017/फाल्गुन 24, 1938

No. 188]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 15, 2017/PHALGUNA 24, 1938

नागर विमानन मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 9 मार्च, 2017

सा.का.नि 243(अ).—वायुयान (दुर्घटनाओं और घटनाओं की जांच) नियम, 2012 को उन बातों के सिवाय अधिकांश करते हुए, जिन्हें ऐसे अधिक्रमण से पहले किया गया है या करने का लोप किया गया है, जिन्हें सरकार वायुयान अधिनियम, 1934 (1934 का 22) की धारा 4 और धारा 7 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, उन सभी व्यक्तियों की जानकारी के लिए जिनके उससे प्रभावित होने की संभावना है, उक्त अधिनियम की धारा 14 की अपेक्षानुसार प्रकाशित करती है और उसके द्वारा यह सूचना दी जाती है कि उक्त प्रारूप नियमों पर उस तारीख से जिसको राजपत्र में इस अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से जिसको जनता को उपलब्ध करा दी जाती है, तीस दिन की समाप्ति के पश्चात, विचार किया जाएगा।

कोई आक्षेप या सुझाव, जो उपरोक्त विनिर्दिष्ट अवधि की समाप्ति से पहले उक्त प्रारूप नियमों की बावत किसी व्यक्ति से प्राप्त होता है, केन्द्रीय सरकार द्वारा विचार किया जाएगा।

कोई भी व्यक्ति उक्त मसौदा नियमों के संबंध में कोई आपत्ति या सुझाव, निर्दिष्ट अवधि के भीतर, संयुक्त महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो (एएआईबी), सफदरजंग हवाई अड्डा, नई दिल्ली -110003 को अग्रेषित कर सकेंगे। [ईमेल: aaib.moca@nic.in, bsrai.dgca@nic.in]

प्रारूप नियम

1. संक्षिप्त नाम, विस्तार और प्रारंभ.--(1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम वायुयान (दुर्घटनाओं और घटनाओं की अन्वेषण) नियम, 2017 है।

(2) इन नियमों का विस्तार संपूर्ण भारत पर है और यह-

(क) भारत के नागरिक को जहां कहीं वे हों;

(ख) भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान को और उस पर स्थित व्यक्तियों को जहां कहीं वे हों;

(ग) भारत से बाहर रजिस्ट्रीकृत वायुयान को किन्तु जो तत्समय भारत में या भारत के ऊपर हों और उस पर स्थित व्यक्तियों को; और

(घ) ऐसे व्यक्ति द्वारा, जो भारत का नागरिक नहीं हैं, किन्तु उसके कारोबार का मुख्य स्थान या स्थायी निवास भारत में है, प्रचालित किसी वायुयान को, लागू होगा।

(3) ये राजपत्र में उनके प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

2. परिभाषाएं—इन नियमों में, जब तक कि कोई भी बात विषय या संदर्भ से विरुद्ध न हो—

(क) “दुर्घटना” से किसी वायुयान के प्रचालन से जुड़ी ऐसी घटना अभिप्रेत है जो,

- (i) किसी मानव युक्त वायुयान की दशा में किसी व्यक्ति के उड़ान के आशय से वायुयान पर सवार होने के समय से लेकर ऐसे व्यक्तियों के उतरने के समय के बीच घटती है; या
- (ii) किसी मानव रहित वायुयान की दशा में, उड़ान के उद्देश्य से चलने के लिए तत्पर होने के समय से लेकर उड़ान के अंत में रुक जाने और प्रमुख प्रचालन प्रणाली के बंद किए जाने तक के बीच घटी हो, जिसमें—

(अ) कोई व्यक्ति निम्न के परिणामस्वरूप घातक अथवा गंभीर रूप से चोट ग्रस्त हुआ हो—

- (i) वायुयान में सवार होना; या
- (ii) वायुयान के किसी भी हिस्से, जिसके अंतर्गत वायुयान से अलग हो चुके हिस्से भी हैं, के साथ सीधा संपर्क; या
- (iii) जेट विस्फोट से सीधा संपर्क,

उन स्थितियों को छोड़कर जब चोटें प्राकृतिक कारणों से, स्वयं द्वारा उत्पन्न की गई या अन्य व्यक्तियों द्वारा उत्पन्न की गई हों, या चोटें यात्रियों या कर्मियों के लिए सामान्यतः उपलब्ध क्षेत्रों से बाहर लगी हों; या

(आ) वायुयान को ऐसी क्षति या संरचनागत विफलता हुई हो जिससे -

- (i) वायुयान की संरचनागत शक्ति, निष्पादन या उड़ान संबंधी विशिष्टताएं कुप्रभावित होती हों, और
- (ii) जिसके लिए सामान्यतः प्रभावित पुर्जों की बड़ी मरम्मत या उसे बदलना अपेक्षित हो, इंजन की विफलता या क्षति की ऐसी स्थिति को छोड़कर जब क्षति सिंगल इंजन, (जिसके अंतर्गत कॉलिंग्स या सहायक पुर्जे भी हैं), प्रोपेलर्स, विंग टिप्स, एंटीना, प्रोब, वेना, टायरों, ब्रेकों, पहियों, फेयरिंगों, पैनलों, लैंडिंग गेयर डोर, विंड स्क्रीनों, एयरक्राफ्ट स्किन (जैसे छोटे डेंट या पंक्चर होल आदि) या मेन रोटर ब्लेड, लैंडिंग गेयर को हुई मामूली क्षति और ओले पड़ने या पक्षी टकराने के परिणामस्वरूप हुई मामूली क्षति (जिसके अंतर्गत रोडेम में हुए छिद्र भी हैं) तक सीमित हो; या

(इ) वायुयान गुम हो गया हो या पूरी तरह पहुंच से बाहर हो।

टिप्पण 1 : इस खंड के प्रयोजनार्थ “वायुयान की क्षति के अवधारण के लिए मार्गदर्शन” अनुसूची ख में विनिर्दिष्ट है।

टिप्पण 2 : इस खंड के प्रयोजनार्थ केवल मानव रहित वायुयान जिसकी डिजाइन अथवा प्रचालन का अनुमोदन अन्य देश द्वारा दिया गया है पर विचार किया जाएगा।

(ख) “दुर्घटना अन्वेषण प्राधिकारी” से किसी देश द्वारा नामनिर्दिष्ट अधिकारी अभिप्रेत है जिसे इकाओ के संदर्भ के भीतर किसी वायुयान दुर्घटना और घटना के अन्वेषण की जिम्मेदारी दी गई हो उपाबद्ध 13;

(ग) “प्रत्यायित प्रतिनिधि” से ऐसे व्यक्ति अभिप्रेत है, जिसे किसी देश द्वारा किए जाने वाले अन्वेषण में भागीदारी के उद्देश्य से, उसकी योग्यताओं के आधार पर, उस देश द्वारा नामनिर्दिष्ट किया गया हो और जहां देश ने कोई दुर्घटना अन्वेषण प्राधिकरण स्थापित किया हो, तो नामनिर्दिष्ट प्रत्यायित प्रतिनिधि उस प्राधिकरण से लिया जा सकता है;

(घ) “अधिनियम” से वायुयान अधिनियम 1934 (1934 का 22) अभिप्रेत है;

- (ड.) "सलाहकार" से ऐसे व्यक्ति अभिप्रेत है जिसे देश द्वारा, उसकी योग्यताओं के आधार पर किसी अन्वेषण में देश के प्रत्यायित प्रतिनिधि को सहायता प्रदान करने के उद्देश्य से नियुक्त किया गया हो;
- (च) "वायुयान" से ऐसी कोई मशीन अभिप्रेत है जो वायुमंडल में, भू-सतह के विरुद्ध वायु की प्रतिक्रिया से भिन्न, वायु की प्रतिक्रियाओं से सहायता चालित कर सकती है;
- (छ) "उपाबद्ध 13" से 07 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतरराष्ट्रीय नागर वायुयानन से संबंधित, अभिसमय का उपाबद्ध 13 अभिप्रेत है, जिसे समय-समय पर संशोधित किया गया है;
- (ज) "वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो" से इकाओ के उपाबद्ध 13 के अनुसार केंद्रीय सरकार द्वारा स्थापित दुर्घटना अन्वेषण प्राधिकरण अभिप्रेत है;
- (झ) "कारणों" से ऐसी कार्रवाईयां, विलोपन, घटनाओं, स्थितियों या उनके संयोजन अभिप्रेत है, जिनके परिणामस्वरूप दुर्घटना या घटना हुई है किंतु वे दोष समनुदेशित करने या प्रशासनिक, सिविल या दांडिक दायित्व अवधारित करने के कोटि में नहीं आते;
- (ञ) "शिकागो अभिसमय" से 07 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतरराष्ट्रीय नागर वायुयानन से संबंधित और समय-समय पर यथा संशोधित, अभिसमय अभिप्रेत है;
- (ट) "सहायक घटक" से कार्रवाईयां, विलोपन, घटनाओं, स्थितियों या उनके संयोजन अभिप्रेत है, जिसकी समाप्ति, टाले जाने या अनुपस्थिति ने दुर्घटना या घटना की संभावना को कम कर दिया होगा, दुर्घटना घटित होने, या दुर्घटनाओं या घटनाओं की तीव्रता को कम कर दिया होगा तथा सहायक घटकों की पहचान प्रशासनिक, सिविल अथवा आपराधिक दायित्व के निर्धारण या गलती के काम का संकेत नहीं करता है;
- (ठ) "महानिदेशक नागर विमानन" से महानिदेशक नागर विमानन अभिप्रेत है;
- (ड) "महानिदेशक एएआईबी" से महानिदेशक वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो अभिप्रेत है;
- (ढ) "घातक चोट" से ऐसी चोट अभिप्रेत है जो किसी व्यक्ति को किसी दुर्घटना में लगी हो, जिसके परिणामस्वरूप दुर्घटना के 30 दिन के भीतर उसकी मृत्यु हो गई हो;
- (ण) "मसौदा अंतिम रिपोर्ट" से नियम 14 के उप-नियम (1) के अधीन परामर्श के लिए किसी देश को अग्रेषण के लिए, नियम (11) या नियम (12) के अधीन नियुक्त अन्वेषकों द्वारा प्रस्तुत की गई रिपोर्ट अभिप्रेत है;
- (त) "फ्लाइट रिकार्डर" से वायुयान में, दुर्घटना या घटना के अन्वेषण में सहायता प्रदान करने के उद्देश्य से संस्थापित किसी प्रकार के रिकार्डर अभिप्रेत है;
- (थ) "इकाओ" से 07 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित अभिसमय के अधीन बनाया गया अंतरराष्ट्रीय नागर वायुयानन संगठन अभिप्रेत है;
- (द) "घटना" से दुर्घटना को छोड़कर, किसी वायुयान के प्रचालन से जुड़ी, किसी ऐसी घटना अभिप्रेत है, जिससे प्रचालन से सुरक्षा प्रभावित हुई हो या हो सकती हो;
- (ध) "अन्वेषण" से दुर्घटना की रोकथाम के प्रयोजनार्थ आयोजित ऐसी प्रक्रिया अभिप्रेत है, जिसमें कारणों, अंशदायी कारकों के निर्धारण सहित सूचना एकत्रण और विश्लेषण, निष्कर्षों का आहरण, और जहां उपयुक्त हो, संरक्षा संबंधी सिफारिशें किया जाना शामिल है;
- (न) "अन्वेषक" से वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा नियम 11 के अंतर्गत दुर्घटना अथवा किसी गंभीर घटना का अन्वेषण करने के लिए प्रभारी-अन्वेषक के रूप में नियुक्त, अथवा नियम 12 के अधीन औपचारिक अन्वेषण के लिए केंद्रीय सरकार द्वारा, अथवा ब्यूरो द्वारा नियम 9 के उप-नियम (1) अथवा नियम 7 के उप-नियम (2) के अधीन

प्राथमिक अन्वेषण करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति; अथवा नियम 13 के अधीन महानिदेशक नागर विमानन द्वारा नियुक्त प्रभारी अन्वेषक अभिप्रेत है;

(प) “प्रभारी-अन्वेषक” से अपनी शैक्षिक अर्हता के आधार पर प्रभारित ऐसे व्यक्ति, जिसे कोई अन्वेषण करने और उसके नियंत्रण के लिए संगठन द्वारा जिम्मेदारी सौंपी गई है, अभिप्रेत है;

टिप्पण : उपर्युक्त परिभाषा में प्रभारी-अन्वेषक के कार्यों का किसी न्यायालय अथवा अन्य निकाय को सौंपने से रोकने का कोई इरादा नहीं है;

(फ) “अधिकतम संहति” से अधिकतम प्रमाणित टेक-ऑफ मॉस अभिप्रेत है;

(ब) “गुमशुदा वायुयान” से जब आधिकारिक खोज समाप्त हो गई हो और वायुयान के मलबे को ढूंढा न जा सका हो; अभिप्रेत है

(भ) “घटित होना” से किसी सुरक्षा-संबंधी घटना जो जोखिम में डालती है या जिसे, यदि सुधारा अथवा ध्यान न दिया जाए, किसी वायुयान, उसकी सवारियों या किसी अन्य व्यक्ति को जोखिम में डाल देगी, अभिप्रेत है।

(म) “प्रचालक” से किसी वायुयान के प्रचालन में संलिप्त या संलिप्त होने के लिए प्रस्ताव करने वाले किसी व्यक्ति या संगठन या उद्यम अभिप्रेत है;

(य) “प्रारंभिक रिपोर्ट” से अन्वेषण की प्रारंभिक अवस्थाओं के दौरान प्राप्त किए गए आंकड़ों के त्वरित प्रसारण के लिए प्रयुक्त संचार साधन अभिप्रेत है;

(कक) “संरक्षा सिफारिश” से है-

(I) किसी अन्वेषण से व्युत्पन्न सूचना के आधार पर, दुर्घटनाओं या घटनाओं को रोकने के आशय से, किसी दुर्घटना अन्वेषण प्राधिकरण द्वारा किये गए प्रस्ताव अभिप्रेत है और जिसमें किसी दुर्घटना या घटना के लिए आरोप या दायित्व की धारणा बनाने का उद्देश्य न हो;

(II) विविध स्रोतों और सुरक्षा अध्ययनों के परिणामस्वरूप प्राप्त होने वाली संरक्षा सिफारिशें अभिप्रेत है;

(कख) “अनुसूची” से इन नियमों से संलग्न अनुसूची अभिप्रेत है;

(कग) “गंभीर घटना” से ऐसी घटना अभिप्रेत है, जिसमें ऐसी परिस्थितियां शामिल हों, जो यह इंगित करती हों कि किसी दुर्घटना की उच्च संभावना थी और यह ऐसे वायुयान के प्रचालन से संबंधित हों जो-

(I) किसी मानवयुक्त वायुयान की दशा में किसी व्यक्ति के उड़ान के आशय से वायुयान पर सवार होने के समय ऐसे व्यक्ति अथवा व्यक्तियों के उतरने के समय के बीच घटती हैं; या

(II) किसी मानव रहित वायुयान की दशा में, उड़ान के उद्देश्य से चलने के लिए तत्पर होने के समय से लेकर उड़ान के अंत में रुक जाने और प्रमुख प्रचालन प्रणाली के बंद किए जाने तक के बीच घटी हो;

(III) एक दुर्घटना और गंभीर घटना में भिन्नता केवल परिणाम से संबंधित है,

टिप्पण- गंभीर घटना के उदाहरण अनुसूची क में यथा विनिर्दिष्ट हैं।

(कघ) “गंभीर चोट” से किसी दुर्घटना में व्यक्ति द्वारा लगी कोई चोट अभिप्रेत है, जिसमें -

(i) चोट लगने की स्थिति के सात दिन के भीतर 48 घंटों से अधिक समय के लिए अस्पताल में रहना अपेक्षित हो; या

(ii) जिसके परिणामस्वरूप कोई हड्डी टूट गई हो (अंगुलियों, अंगूठों या नाक के मामूली फ्रेक्चर को छोड़ कर); या

(iii) ऐसी चोटें आई हों, जिनमें रक्तस्राव, स्नायु, मांसपेशी या नस को अत्यधिक क्षति हुई हो;

- (iv) किसी आंतरिक अंग को चोट लगी हो; या
- (v) दूसरी या तीसरी डिग्री का ज्वलन, या शरीर की बाह्य संरचना को 5 प्रतिशत से अधिक प्रभावित करने वाले ज्वलन शामिल हों; या
- (vi) जिसमें संक्रामक वस्तुओं या घातक विकिरण से प्रमाणित संक्रमण शामिल हो;

(कड) “आरेखन से संबंधित देश” से वह देश अभिप्रेत है, जिसके अधिकार क्षेत्र में वायुयान के टाइप डिजाइन के लिए उत्तरदायी संगठन आता हो;

(कच) “विनिर्माता देश” से वह देश अभिप्रेत है, जिसके अधिकार क्षेत्र में वायुयान की फाइनल एसेम्बली के लिए उत्तरदायी संगठन आता हो;

(कछ) “घटना संबंधी देश” से वह देश अभिप्रेत है, जिसके अधिकार क्षेत्र में कोई दुर्घटना या घटना घटी हो;

(कज) “प्रचालक का देश” से वह देश अभिप्रेत है, जिसमें प्रचालक का प्रधान कारोबार स्थल स्थित हो या, यदि ऐसा कोई कारोबार स्थल न हो, तो प्रचालक का स्थायी निवास हो;

(कझ) “रजिस्ट्री का देश” से वह देश अभिप्रेत है, जिसके रजिस्टर में वायुयान की प्रविष्टि हुई हो,

स्पष्टीकरण- राष्ट्रीय आधार से इतर किसी अंतरराष्ट्रीय प्रचालनकर्ता एजेंसी के वायुयान की रजिस्ट्री की दशा में, एजेंसी को गठित करने वाले देश संयुक्त रूप से और भिन्न-भिन्न रूप से उन दायित्वों को धारित करने को बाध्य होंगे जो **उपाबद्ध 13 के अधीन** शिकागो अभिसमय के अधीन रजिस्ट्री देश से जुड़े हैं।

(कञ) “देश सुरक्षा कार्यक्रम” से सुरक्षा में सुधार लाने के उद्देश्य से विनियमों और गतिविधियों का एकीकृत सेट अभिप्रेत है।

3. दुर्घटना और घटनाओं के अन्वेषण का उद्देश्य-

- (1) किसी दुर्घटना या घटना के अन्वेषण का एकमात्र उद्देश्य दुर्घटनाओं या घटनाओं की रोकथाम होगा न कि आरोप या दायित्व विभाजित करना।
- (2) इन नियमों के उपबंधों के अनुसार किया गया कोई भी अन्वेषण किसी न्यायिक या प्रशासनिक कार्रवाई से पृथक होगा।

4. अधिसूचना- (1) जहां नियम 1 के उप-नियम (2) के अधीन आने वाले वायुयान के साथ कोई दुर्घटना या गंभीर घटना होती है, तो वायुयान का मुख्य पायलट या, यदि वह मृत या अक्षम हो चुका हो, तो वायुयान का स्वामी, प्रचालक, भाड़े पर लेने वाले या किसी अन्य व्यक्ति जिसकी ओर से मुख्य पायलट वायुयान का प्रभारी या, या कोई संबंधित व्यक्ति, जैसा भी मामला हो, उस दुर्घटना या गंभीर घटना से अवगत होने के बाद यथाशीघ्र औचित्यपूर्ण रूप से व्यवहार्य हो-

- (क) इसकी सूचना अपने पास उपलब्ध तीव्रतम संचार साधनों द्वारा प्रेषित करेगा; और
- (ख) भारत में घटित हुई किसी दुर्घटना के मामले में, इसकी सूचना दुर्घटना स्थल के जिलाधीश और निकटतम थाने के प्रभारी को देगा।

(2) अधिसूचना सहज भाषा में होगी और उसमें निम्नलिखित में से जितनी तुरंत उपलब्ध हो सके उतनी जानकारी शामिल होगी, जैसे :-

- (क) दुर्घटनाओं के लिए संक्षिप्त अक्षर ACCID और गंभीर घटना के लिए INCID;
- (ख) वायुयान के विनिर्माता, मॉडल, राष्ट्रीयता और रजिस्ट्री चिन्ह और वायुयान का अनुक्रमांक;
- (ग) वायुयान के स्वामी, प्रचालक या उसे भाड़े पर लेने वाले, यदि कोई हो, का नाम,
- (घ) मुख्य पायलट की योग्यता और कर्मिदल और यात्रियों की राष्ट्रीयता;
- (ङ.) दुर्घटना या गंभीर घटना की तारीख और समय;

- (च) प्रस्थान का अंतिम बिंदु और वायुयान का अभीष्ट अवरतण स्थल;
- (छ) आसानी से परिभाषित किसी भौगोलिक बिंदु और अक्षांश और देशांतर की दृष्टि से वायुयान की अवस्थिति;
- (ज) वायुयान में सवार, मृत और गंभीर रूप से घायल, अन्य, मृत और गंभीर रूप से घायल कर्मिंदल और यात्रियों की संख्या;
- (झ) दुर्घटना या गंभीर घटना का विवरण और जहां तक ज्ञात हो वायुयान को हुई क्षति की सीमा;
- (ञ) दुर्घटना या गंभीर घटना के क्षेत्र की भौगोलिक विशेषताएं, और साथ ही स्थल तक पहुंचने में आने वाली कठिनाइयों या विशेष आवश्यकताओं का कोई संकेत; और
- (ट) वायुयान में उड़ान के दौरान खतरनाक वस्तुओं की मौजूदगी और विवरण परन्तु पूर्ण सूचना के अभाव में अधिसूचना में विलम्ब नहीं किया जाना चाहिए।
- (3) यदि उपनियम (2) में संदर्भित ब्यौरा या अन्य ज्ञात सूचना छूट जाए तो ऐसी सूचना भी यथासंभव शीघ्र प्रेषित की जाएगी।
- (4) उपनियम (2) के अधीन अपेक्षित अधिसूचना निम्न के द्वारा वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो को भी प्रस्तुत की जाएगी-

(क) हवाई अड्डा प्रचालक संबंधित वायु यातायात प्रभारी

(ख) नागर विमानन महानिदेशालय

- (5) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो भारतीय सीमा या भारत की सीमा से परे समुद्री वायु क्षेत्र में दुर्घटना अथवा गंभीर घटना के तथ्यों को उप-नियम (2) में संदर्भित अधिक से अधिक उपलब्ध जानकारी के साथ अविलम्ब तथा उपलब्ध सर्वाधिक उपयुक्त एवं तीव्रतम साधनों द्वारा निम्न को सूचित करेगा -

(क) रजिस्ट्री का देश;

(ख) प्रचालक का देश;

(ग) आरेखन देश;

(घ) विनिर्माता देश, और

(ङ) इकाओ, जब वायुयान में 2,250 किग्रा से अधिक अधिकतम मास शामिल है या वह टर्बोजेट-पावर युक्त वायुयान है।

- (6) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो उप नियम (5) के अनुसरण में सूचना को अधिसूचित करते समय निम्नलिखित सूचना को भी जोड़ेगा, अर्थात्----

(क) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा किस सीमा तक जाँच की जाएगी या वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा अन्य देश को प्रत्यायोजित करना प्रस्तावित है, का संकेत; और

(ख) यथास्थिति प्रवर्तक प्राधिकारी और प्रभारी अन्वेषणकर्ता या न्यायालय से संपर्क करने के तरीके का निर्धारण करना।

- (7) यदि वह देश, जहां दुर्घटना हुई है, भारतीय रजिस्ट्री वायुयान या भारतीय प्रचालक द्वारा प्रचालित वायुयान के साथ हुई गंभीर घटना से अवगत नहीं है, तो केंद्रीय सरकार ऐसी घटना की अधिसूचना आरेखन देश, विनिर्माता के देश और घटना वाले देश को अग्रेषित करेगी।

5. अन्वेषण करने की बाध्यता- (1) भारत के अधिकार क्षेत्र में किसी वायुयान दुर्घटना या घटना की स्थिति में, इसकी रजिस्ट्री के बावजूद:-

(क) केन्द्रीय सरकार उस गंभीर घटना की परिस्थितियों के लिए अन्वेषण आरंभ करेगी और अन्वेषण करने के लिए उत्तरदायी होगी

(ख) केन्द्रीय सरकार उस गंभीर घटना की परिस्थितियों के लिए अन्वेषण आरंभ करेगी जहां दुर्घटनाग्रस्त वायुयान 2250 किलोग्राम से ऊपर अधिकतम टेक ऑफ मास वाला या टर्बो-जेट विमान हो या

(ग) नागर विमानन महानिदेशालय खंड (ख) के दायरे में न आने वाले वायुयान से संबंधित सभी घटनाओं और गंभीर घटनाओं की परिस्थितियों का अन्वेषण आरंभ करेगा।

(घ) केन्द्रीय सरकार किसी भी भारतीय रजिस्ट्री वायुयान की दुर्घटना की परिस्थितियों का औपचारिक अन्वेषण कर सकती है यदि उन्हें इस प्रकार के अन्वेषण करना आवश्यक प्रतीत होता है।

- (2) उपनियम (1) के खंड (ग) में अंतर्विष्ट किसी बात के होते हुए भी, जहां केन्द्रीय सरकार को यह प्रतीत होता है कि उपनियम (1) के खंड (ग) के दायरे में आने वाली किसी भी घटना या गंभीर घटना की परिस्थितियों का अन्वेषण कराना समीचीन है, तो वह, आदेश द्वारा, किसी भी वायुयान की घटना या गंभीर घटना का अन्वेषण आरंभ कराएगी।
- (3) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा दुर्घटना या गंभीर घटना का वर्गीकरण अंतिम तथा मान्य होगा।
- (4) यदि भारत में रजिस्ट्रीकृत किसी भारतीय प्रचालक द्वारा किसी ऐसे स्थल पर दुर्घटना हो जाती है, जो किसी देश का अधिकार क्षेत्र नहीं है, तो वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो उस घटना या गंभीर घटना की परिस्थितियों का अन्वेषण कराएगा तथा अन्वेषण करवाने के लिए उत्तरदायी होगा।
- (5) यदि भारत में रजिस्ट्रीकृत न किए गए या किसी भारतीय प्रचालक द्वारा प्रचालित न किए जा रहे किसी वायुयान की अंतरराष्ट्रीय सामुद्रिक क्षेत्र में दुर्घटना होती है और भारत दुर्घटना के स्थल का निकटतम देश है, तो केन्द्रीय सरकार रजिस्ट्रीकरण वाले देश को अन्वेषण प्रारंभ करने की सलाह देगी और ऐसी स्थिति में केन्द्रीय सरकार यथासंभव सीमा तक सहायता प्रदान कराएगी और इसी प्रकार रजिस्ट्रीकरण वाले देश द्वारा किए गए अनुरोधों का प्रत्युत्तर देगी।
- (6) भागीदारी-(1) यदि वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो नियम 5 के अनुसार किसी दुर्घटना या किसी गंभीर घटना का अन्वेषण आरंभ कर चुका है, तो उन प्रत्यायित प्रतिनिधियों को अन्वेषण में भाग लेने की अनुमति दी जाएगी, जिनकी नियुक्ति निम्न देशों द्वारा की जाती है, अर्थात्:-

(ख) रजिस्ट्री देश

(ग) प्रचालक देश

(घ) आरेखन देश

(ङ) विनिर्माता देश

अन्वेषण में भाग लेने की अनुमति प्रदान की जाएगी

- (2) इस नियम के उपनियम (1) में संदर्भित देश अपने प्रत्यायित प्रतिनिधियों की सहायता करने के लिए एक या अधिक सलाहकारों की नियुक्ति का भी हकदार होगा।
- (3) इस नियम के उपनियम (1) में संदर्भित देश उपाबद्ध 13 के अधीन अनुबद्ध मानकों के अनुसार अधिकार एवं परिलब्धियों की हकदार होंगे।
- (4) कोई देश दुर्घटना के कारण अपने नागरिकों के हताहत होने अथवा मृत्यु होने के कारण अन्वेषण में विशेष रुचि रखता है, उसे विशेषज्ञ को नियुक्ति करने का अधिकार होगा तथा उपाबद्ध 13 के अधीन अनुबद्ध मानकों के अनुसार अधिकार एवं परिलब्धियों का हकदार होगा।
- (5) कोई देश अनुरोध किए जाने पर वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो को सूचना, सुविधाएं या विशेषज्ञ उपलब्ध करता है उसे भी उपाबद्ध 13 के अधीन अनुबद्ध मानकों के अनुसार अधिकार एवं परिलब्धियां तथा अन्वेषण में भाग लेने हेतु प्रत्यायित प्रतिनिधि नियुक्त करने का अधिकार होगा।
- (6) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो किसी अन्य देश के अधिकार क्षेत्र में भारतीय रजिस्ट्रीकृत वायुयान की किसी दुर्घटना या गंभीर घटना की अधिसूचना प्राप्त होने पर, अन्वेषण में भाग लेने के लिए प्रत्यायित प्रतिनिधि और सलाहकार की नियुक्ति कर सकता है और इसकी सूचना घटना वाले देश को देगा।

(7) साक्ष्य की संरक्षा, अभिरक्षा, क्षतिग्रस्त वायुयानों का हटाया जाना और परिरक्षण (1) किसी दुर्घटना या गंभीर घटना की स्थिति में, जिसे नियम 4 के अधीन अधिसूचित किया जाना अपेक्षित हो, अन्वेषण प्रभारी को मलबे तथा उड़ान रिकार्डों तथा वायुयान यातायात सेवा रिकार्डों सहित सभी संबंधित वस्तुओं तक निर्बाध पहुंच की सुविधा होगी, तथा इस पर यह सुनिश्चित करने के लिए प्रतिबंध रहित नियंत्रण होगा कि अन्वेषण में भाग लेने वाले प्राधिकृत कार्मिकों द्वारा अविलंब विस्तृत जांच की जा सके।

(2) वायुयान तथा उससे संबंधित वस्तुओं को महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के प्राधिकार के अधीन किसी व्यक्ति के सिवाय हटाया या हस्तक्षेप नहीं किया जा सकेगा।

परन्तु :-

(क) जीवित या मृत व्यक्तियों या प्राणियों को निकालने, वायुयान और इसकी अन्तर्वस्तुओं को आग या किसी अन्य कारण से विनष्ट होने से बचाने या जनता या हवाई दिक्कालन या अन्य परिवहन से होने वाली किसी क्षति या अवरोध को रोकने के उद्देश्य से खोज एवं बचाव कार्य करने के लिए प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा वायुयान या उसके भागों को या अंतर्वस्तुओं से उस सीमा तक छेड़छाड़ की जाएगी जिस सीमा तक ऐसा करना आवश्यक हो;

(ख) यदि वायुयान जल में नष्ट हुआ है तो खोज एवं बचाव कार्य करने के लिए प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा वायुयान या उसके भागों को या अंतर्वस्तुओं को उस सीमा तक हटाया जाएगा जहां तक उन्हें सुरक्षित स्थान तक लाने के लिए आवश्यक हो

(ग) वायुयान की वस्तुओं को वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के अधिकारी या महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के पर्यवेक्षण के अधीन और उनकी सहमति से हटाया जाए।

(घ) यात्रियों और कर्मियों के व्यक्तिगत सामान को फोटोग्राफी, वजन आदि करने के बाद वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के अधिकारी या महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के पर्यवेक्षण के अधीन और उनकी सहमति से हटाया जाए और

(ङ.) डाक को किसी पुलिस अधिकारी, मजिस्ट्रेट, डाक तार विभाग के अधिकारी या वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के अधिकारी या महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति के पर्यवेक्षण के अधीन और उनकी सहमति से हटाया जाए।

(3) इन नियमों के अधीन प्रारम्भिक अन्वेषण सहित किसी भी अन्वेषण के प्रयोजन के लिए महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो किसी भी व्यक्ति या व्यक्तियों को निम्नलिखित कदम उठाने के लिए प्राधिकृत कर सकते हैं-

(क) साक्ष्य को बचाना, जिसमें हटा लिए जाने, प्रभावित होने, गुम हो जाने अथवा नष्ट हो जाने वाले किसी साक्ष्य की फोटोग्राफी अथवा अन्य तरीकों से संरक्षा भी शामिल होगी;

(ख) वायुयान तथा इसके हिस्सों की सुरक्षित अभिरक्षा करना तथा इसकी किसी अप्राधिकृत व्यक्ति की पहुंच, चोरी होने और अधिक खराबी तथा अधिक क्षतिग्रस्त होने से संरक्षण भी शामिल है;

(ग) वायुयान को ऐसी अवधि तक सुरक्षित रखना, जो किसी अन्वेषण के प्रयोजनों के लिए जरूरी हो;

(4) वायुयान का स्वामी या उसके नामनिर्देशित प्रतिनिधि को उपनियम (1) और (2) के अधीन किसी भी जांच या अन्य कार्रवाई के दौरान उपस्थित रहने का अधिकार होगा :

परन्तु वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो स्वामी या उसके प्रतिनिधि की अनुपस्थिति के कारण से किसी भी ऐसी कार्रवाई को स्थगित करने के लिए बाध्य नहीं होगा जिसे वह इस नियम के अधीन आवश्यक समझे।

(5) यदि केन्द्रीय सरकार को रजिस्ट्री देश, प्रचालक के देश, आरेखण देश या विनिर्माता देश की ओर से कोई अनुरोध प्राप्त होता है कि वायुयान, इसकी अंतर्वस्तुएं और कोई अन्य साक्ष्य अनुरोधकर्ता देश के किसी प्रत्यायित प्रतिनिधि द्वारा निरीक्षण लंबित रहने तक आबाधित रहे, तो वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो जहां तक औचित्यपूर्ण रूप से व्यवहार्य हो और अन्वेषण के उपयुक्त संचालन के संगत हो, ऐसे अनुरोध के अनुपालन के लिए उप-नियम (1) के प्रावधानों के अधीन आवश्यक कदम उठाएगा।

(6) उपनियम (1), (2) और (3) के उपबंधों के अधीन, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो केंद्रीय सरकार अन्वेषण के प्रयोजनार्थ आवश्यक न होने पर वायुयान, इसकी अंतर्वस्तुओं या इसके अन्य हिस्सों की, अभिरक्षा यथाशीघ्र, रजिस्ट्री देश या प्रचालक देश, जैसा लागू हो, द्वारा विधिवत रूप से नामनिर्दिष्ट व्यक्ति या व्यक्तियों के पक्ष में कर देगी।

(7) उपनियम (6) के प्रयोजनार्थ, केंद्रीय सरकार वायुयान, इसकी अंतर्वस्तुओं या इसके किसी भी हिस्से तक पहुंच सुगम बनाएगी :

परन्तु, यदि वायुयान, इसकी अंतर्वस्तुएं या इसके कोई भी हिस्से यदि ऐसे क्षेत्र में पड़े हो जहां वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो ऐसी पहुंच प्रदान करना अव्यवहार्य पाता है, तो केंद्रीय सरकार उसे वहां तक हटवाएगी, जहां तक पहुंच प्रदान की जा सकती है।

(8) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो मलबे और रिकार्डों सहित अन्वेषण के दौरान एकत्र किए गए साक्ष्यों की अभिरक्षा के संबंध में एकमात्र एजेंसी होगी। किसी अन्य एजेंसी द्वारा ऐसे साक्ष्यों तक पहुंच की आवश्यकता के मामले में महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो, ऐसी पहुंच की आवश्यकता से संतुष्ट होने के बाद, उसकी अभिरक्षा अपने कब्जे में रखते हुए ऐसी पहुंच की अनुमति दे सकते हैं।

8. वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो- (1) नियम 5 के उपनियम (1), (2) और (4) में संदर्भित दुर्घटनाओं और गंभीर घटनाओं का अन्वेषण कराए जाने के प्रयोजनार्थ, केंद्रीय सरकार नागर विमानन मंत्रालय में एक ब्यूरो गठित करेगी, जिसे भारतीय वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के नाम से जाना जाएगा और इस ब्यूरो में उतनी संख्या में वायुयान दुर्घटना अन्वेषण क्रियाविधियों से परिचित अधिकारियों और अन्य व्यक्तियों की नियुक्ति करेगी, जैसा वह समय-समय पर उचित समझे।

(2) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो भारत सरकार, नागर विमानन मंत्रालय का संबद्ध कार्यालय होगा तथा महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो, सचिव, नागर विमानन मंत्रालय को रिपोर्ट करेंगे।

(3) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो निम्नलिखित कार्य निष्पादित करेगा, अर्थात्-

(क) नियम 9 के अधीन नियम 9 के उप-नियम (1) या नियम 7 के उप-नियम (2) के अधीन प्राधिकृत किसी व्यक्ति या व्यक्तियों से प्राथमिक रिपोर्ट प्राप्त करना;

(ख) घटनाओं का वर्गीकरण तथा अन्वेषण निर्धारित करना तथा औपचारिक अन्वेषण की दशा में इन नियमों के अधीन केंद्रीय सरकार को सहायता प्रदान करना;

(ग) जहां आवश्यक हो अन्वेषण और अन्वेषण के प्रशासनिक कार्य को सुविधाजनक बनाना;

(घ) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा प्राप्त अन्वेषण की रिपोर्ट पर कार्यवाही करना, जिसमें निम्नलिखित शामिल है-

(i) महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा रिपोर्ट को स्वीकार करना तथा महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा उचित समझे जाने वाले तरीके से इसे सार्वजनिक करना;

(ii) नियम 14 के उप-नियम (2) के अधीन केंद्रीय सरकार द्वारा अंतिम रिपोर्ट को सार्वजनिक करना या वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा उपाबद्ध 13 के अधीन यथापेक्षित देशों को अग्रेषित की जाएगी;

(iii) केंद्रीय सरकार द्वारा अंतिम रिपोर्ट को सार्वजनिक करना या वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा इकाओं को अग्रेषित की जाएगी यदि दुर्घटना अथवा घटना में शामिल वायुयान का मास 5,700 किग्रा से अधिक है;

(ङ) सुरक्षा को बढ़ाने के लिए नई प्रौद्योगिकी को शामिल करने सहित समय-समय पर आयोजित किए गए सुरक्षा अध्ययनों के आधार पर सुरक्षा संस्तुतियां तैयार करना;

(च) वास्तविक अथवा संभावित सुरक्षा कमियों पर सूचना के प्रभावी विश्लेषण के लिए दुर्घटना अथवा गंभीर घटना डेटाबेस बनाना और इसका रखरखाव;

(छ) समय-समय पर यथा संशोधित 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित अभिसमय के उपाबद्ध 13 के अधीन केंद्रीय सरकार की बाध्यताओं पर कार्यवाही करना;

- (ज) अन्वेषण रिपोर्टों और सुरक्षा अध्ययनों में की गई संस्तुतियों को महानिदेशक, नागर विमानन महानिदेशालय तथा अन्य विनियामक प्राधिकरणों के इनके अनुवर्तन एवं अनुपालन करने हेतु अग्रेषित करना;
- (झ) इन नियमों के अंतर्गत समय-समय पर केंद्रीय सरकार द्वारा वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो को कहे जाने वाले कोई अन्य कार्य।
- (4) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो इन नियमों और उप-नियम (3) में उल्लिखित कार्यों के प्रयोजनों को पूरा करने के लिए अधिनियम के उपबंधों से असंगत कार्यविधियां बना सकता है।
- (5) विशेष तौर पर, और पूर्वगामी शक्ति की व्यापकता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, ऐसी कार्यविधियों में निम्नलिखित सभी या इनमें से किसी भी मामले के लिए उपबंध किए जा सकते हैं, अर्थात्:-

- (क) दुर्घटनाओं और घटनाओं को अधिसूचित करने के लिए अपेक्षित व्यक्ति
- (ख) अन्वेषण में भाग लेने के लिए अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन और देशों के लिए दुर्घटनाओं और गंभीर घटनाओं की अधिसूचनाएं
- (ग) वायुयान दुर्घटना और घटनाओं का अन्वेषण
- (घ) इन नियमों के अधीन संचालित अन्वेषण के लिए रिपोर्ट का प्रपत्र
- (ङ) वायुयान दुर्घटना और घटना के अन्वेषण के लिए अन्य अनुषंगी या प्रासंगिक मामला।

9. प्रारंभिक अन्वेषण- (1) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के महानिदेशक किसी घटना के प्रारंभिक अन्वेषण के लिए तथा वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो को निर्दिष्ट प्रारूप में घटना के वर्गीकरण का मूल्यांकन करने हेतु तथा वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा उचित समझे जाने पर नियम 11 के अधीन विस्तृत अन्वेषण हेतु अपेक्षित विशेषज्ञों के लिए प्रारम्भिक रिपोर्ट सौंपने के लिए ब्यूरो के किसी अधिकारी सहित किसी भी व्यक्ति को प्राधिकृत कर सकते हैं।

(2) प्रारम्भिक अन्वेषण करने वाले प्राधिकृत व्यक्ति को-

- (क) नियम 10 के अंतर्गत शक्तियाँ तथा कर्तव्य प्राप्त होंगे; और
- (ख) नियम 7 के अंतर्गत उप नियम (2) के अधीन यथा उपबंधित वायुयान का अन्वेषण या उसके संबंध में कार्रवाई करने का अधिकार होगा।

10. अन्वेषकों की शक्तियाँ और कर्तव्य- (1) दुर्घटना और घटनाओं के अन्वेषण के प्रयोजनार्थ अन्वेषक की निम्न शक्तियां होंगी-

- (क) अपने हस्ताक्षर वाले समन द्वारा किसी भी ऐसे व्यक्ति की उपस्थिति अपेक्षित करना जिसे वह उचित समझे और ऐसे प्रयोजनार्थ अपने समक्ष बुलाना और परीक्षण करना और ऐसी किसी भी जांच-पड़ताल के उत्तर या विवरणियां अपेक्षित करना जिसे वह उचित समझे।
- (ख) ऐसे व्यक्ति से उसके द्वारा दिए गए वक्तव्यों के सत्य होने से संबंधित घोषणा-पत्र बनवाना और हस्ताक्षर अपेक्षित करना
- (ग) ऐसी सभी, पुस्तकों, कागज-पत्र, दस्तावेजों और ऐसी वस्तुओं जैसे कि फ्लाइट डाटा रिकॉर्डर, कॉकपिट वॉइस रिकॉर्डर तथा वायुयान यातायात सेवा रिकॉर्डों की प्रस्तुति अपेक्षित और प्रवर्तित करना जिन्हें वह अन्वेषण के लिए आवश्यक समझे और अन्वेषण पूरा होने तक ऐसी सभी पुस्तकों, कागज-पत्र, दस्तावेजों और फ्लाइट डाटा रिकॉर्डर, कॉकपिट वॉइस रिकॉर्डर तथा वायुयान यातायात सेवा रिकॉर्डों जैसी वस्तुओं को प्रतिधारित करना।
- (घ) दुर्घटना या घटना के शिकार किसी वायुयान तथा उसके हिस्से, स्थल जहाँ दुर्घटना या घटना हुई है या कोई अन्य स्थल जहाँ अन्वेषणकर्ता को अन्वेषण के उद्देश्य से वहाँ जाना आवश्यक प्रतीत होता हो, तक अभिगम्यता एवं जांच करना।

(2) अन्वेषणकर्ता के कर्तव्य- उपाबद्ध-13 के संबन्धित मानकों के आधार पर अन्वेषणकर्ता सत्यपूर्ण, निष्पक्ष और न्यायपूर्ण अन्वेषण के लिए जिम्मेदार होगा।

11. वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा अन्वेषण- (1) महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो, अपने विवेकाधिकार से, किसी वायुयान दुर्घटना या गंभीर घटना का अन्वेषण कराने के लिए अन्वेषण प्रभारी तथा दो या अधिक अन्वेषणकर्ताओं को उसकी सहायता के लिए नियुक्त कर सकता है और ऐसे अन्वेषणकर्ताओं प्रभारी तथा अन्वेषणकर्ताओं के पास वही शक्तियां होंगी जैसी नियम 10 के अधीन एक दुर्घटना अन्वेषक के पास होती है।

(2) अन्वेषण निजी रूप से किया जाएगा।

(3) जब सरकारी अधिकारी से भिन्न अन्य किसी व्यक्ति को अन्वेषणकर्ता के रूप में महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा नियुक्त किया जाता है, तो उसे इस प्रकार का शुल्क और व्यय प्रदान किए जा सकते हैं जो वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा निर्धारित किए जाएं।

(4) इन नियमों के अनुसार गवाह के तौर पर महानिदेशक, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा बुलाए गए व्यक्ति को ऐसे व्यय अनुज्ञेय होंगे जो केन्द्रीय सरकार द्वारा समय-समय पर विहित किए जाएं।

(5) अन्वेषणकर्ता प्रभारी उपाबद्ध-13 के संगत मानकों के आधार पर उक्त ब्यूरो द्वारा विनिर्दिष्ट प्रपत्र में वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो को एक अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।

12. औपचारिक अन्वेषण- जहां केन्द्रीय सरकार को प्रतीत होता है कि किसी दुर्घटना का औपचारिक अन्वेषण कराया जाना समीचीन है, तो वह, चाहे नियम 11 के अधीन कोई अन्वेषण किया गया हो या नहीं, आदेश के द्वारा, औपचारिक अन्वेषण कराए जाने का निदेश दे सकती है और ऐसे किसी भी औपचारिक अन्वेषण के संबंध में निम्नलिखित उपबंध लागू होंगे, अर्थात्:-

(क) केन्द्रीय सरकार अन्वेषण करने के लिए एक सक्षम व्यक्ति (जिसे इसके पश्चात् "न्यायालय" कहा गया है) को नियुक्त करेगी और एक या अधिक व्यक्तियों को, जिनके पास विधिक, वैमानिक, अभियांत्रिक या अन्य विशेष ज्ञान हो तथा वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो से एक या अधिक अन्वेषक मूल्यांकनकर्ता के रूप में कार्य करने के लिए नियुक्त कर सकती है।

(ख) जब सरकारी अधिकारी से भिन्न अन्य किसी व्यक्ति को न्यायालय या मूल्यांकन के रूप में नियुक्त किया जाता है, तो इस प्रकार का शुल्क और व्यय प्रदान किए जा सकते हैं जो केन्द्रीय सरकार द्वारा निर्धारित किए जाएं।

(ग) न्यायालय की नियुक्ति पर या बाद में, इन नियमों के अंतर्गत आदेशित अन्य सभी अन्वेषण को बंद माना जाएगा तथा इस विषय पर सभी संबन्धित सामग्री को न्यायालय को हस्तांतरित किया जाएगा।

(घ) न्यायालय खुले न्यायालय में ऐसे तरीके और ऐसी स्थितियों के अधीन अन्वेषण करेगा जिन्हें वह दुर्घटना के कारणों और परिस्थितियों का मूल्यांकन करने के लिए इसमें इसके पश्चात् उल्लिखित रिपोर्ट बनाने में सक्षम करने होने के लिए उचित समझे:-

परंतु यह भी जहां न्यायालय का यह मत हो कि अन्वेषण कराए जाने से-

(अ) किसी भी देश के हितों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना है, या

(आ) किसी ऐसे व्यक्ति की व्यक्तिगत सुरक्षा खतरे में पड़ने की संभावना है, जो कोई वक्तव्य या साक्ष्य प्रदान करने का इच्छुक है, तो न्यायालय, अन्वेषण की सभी या आंशिक कार्यवाही गुप्त रूप से करा सकता है

(ड.) न्यायालय को अन्वेषण के प्रयोजनार्थ, दीवानी प्रक्रिया संहिता, 1908 (1908 का 5) के अधीन एक दीवानी न्यायालय की सभी शक्तियां प्राप्त होंगी और इन शक्तियों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना न्यायालय:-

(अ) किसी भी ऐसे स्थान या भवन में प्रवेश और निरीक्षण कर सकता है या किसी भी व्यक्ति को ऐसे स्थान में प्रवेश और निरीक्षण के लिए प्राधिकृत कर सकता है, जिसमें प्रवेश और निरीक्षण करना न्यायालय को अन्वेषण के प्रयोजनार्थ अपेक्षित प्रतीत हो, और

(आ) गवाहों की उपस्थिति को प्रवृत्तित कर सकता है और दस्तावेजों और भौतिक वस्तुओं की प्रस्तुति के लिए बाध्य कर सकता है, और न्यायालय की अपेक्षानुसार कोई भी सूचना प्रस्तुत किए जाने के लिए किसी भी व्यक्ति को भारतीय दंड संहिता (1860 का 45) की धारा 176 की परिभाषा के भीतर ऐसा करने के लिए बाध्य माना जाएगा।

(च) मूल्यांकनकर्ताओं को प्रवेश और निरीक्षण के लिए न्यायालय जैसी ही शक्तियां प्राप्त होंगी।

(छ) न्यायालय के समक्ष गवाह के रूप में उपस्थित होने वाले प्रत्येक व्यक्ति को उन्हीं व्यक्तियों की अनुमति होगी जो न्यायालय उचित समझे:

परन्तु यह कि दुर्घटना से संबंधित किसी वायुयान के स्वामी या भाड़े पर लेने वाले व्यक्ति और उसके अधीन नियुक्त किसी भी व्यक्ति, या दुर्घटना से संबंधित किसी भी अन्य व्यक्ति के मामले में, ऐसे किसी भी व्यक्ति की अनुमति रद्द की जा सकती है यदि न्यायालय, अपने विवेकाधिकार पर ऐसा निदेश देता है।

(ज) न्यायालय उपाबद्ध 13 में अपेक्षित अनुसार देशों के साथ मसौदा अंतिम रिपोर्ट पर परामर्श करने के पश्चात्, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप में केन्द्रीय सरकार को अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा और नियम 8 के उप नियम (3) तथा नियम 14 के अनुसार कार्यवाही किए जाने के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा इसे उक्त ब्यूरो को अग्रेषित किया जाएगा।

(झ) मूल्यांकनकर्ता, आपत्तियों के साथ या आपत्तियों के बिना या तो रिपोर्ट पर हस्ताक्षर करेंगे, या रिपोर्ट के प्रति अपना असंतोष और ऐसे असंतोष के कारणों को लिखित में उल्लिखित करेंगे, और ऐसी आपत्तियों या असंतोष या कारण, यदि कोई हो, तो रिपोर्ट सहित केन्द्रीय सरकार को अग्रेषित किए जाएंगे।

13. दुर्घटना का अन्वेषण—(1) महानिदेशक, नागर विमानन नियम 5 के उपनियम (1) के खंड (ग) के अधीन शामिल विमानों में किसी प्रकार की घटना या गंभीर घटना के अन्वेषण के आदेश दे सकते हैं, और अन्वेषण करने के प्रयोजन से अन्वेषण प्रभारी के रूप में सक्षम तथा योग्य व्यक्ति को नियुक्त कर सकते हैं।

(2) यदि महानिदेशक, एएआईबी नियम (5) के उप नियम (2) के अधीन घटना या गंभीर दुर्घटना का अन्वेषण करने का निर्णय लेता है तो उप नियम (1) के अधीन महानिदेशक, नागर विमानन द्वारा आदेशित अन्वेषण को बंद किया जाएगा और इस अन्वेषण के लिए सभी संगत सामग्री वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो को हस्तांतरित की जाएगी।

(3) उप नियम (1) में संदर्भित अन्वेषण निजी रूप से किया जाएगा।

(4) अन्वेषण प्रभारी के वही अधिकार और दायित्व होंगे जो नियम 10 के अधीन अन्वेषक के हैं।

(5) अन्वेषक प्रभारी उपाबद्ध-13 के संगत मानकों के आधार पर वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप में महानिदेशक, नागर विमानन को रिपोर्ट करेगा।

(6) महानिदेशक, नागर विमानन अन्वेषक प्रभारी की रिपोर्ट को स्वीकार करेगा और इसे स्वीकार करने के पश्चात् उनके द्वारा उपयुक्त समझे जाने वाले तरीके से इसे महानिदेशक, नागर विमानन द्वारा सार्वजनिक किया जाएगा।

14. परामर्श तथा अंतिम रिपोर्ट (1) अन्वेषण प्रभारी या न्यायालय नियम 12 के उप खंड (ज) के अधीन या नियम 11 के उपनियम 5 के अधीन प्रभारी अन्वेषण मसौदा अंतिम रिपोर्ट की प्रति निम्नलिखित को अग्रेषित करेगा:

(क) रजिस्ट्री देश

(ख) प्रचालक देश

(ग) आरेखन देश

(घ) विनिर्माता देश

(ङ.) नियम 6 के उप नियम (4) के अनुसार अन्वेषण में भाग लेने वाले देश इसके जारी होने के 60 दिन के भीतर रिपोर्ट पर अपनी महत्वपूर्ण तथा वृहत् टिप्पणियां प्रस्तुत करेगा।

(2) नियम 12 के अधीन नियुक्त न्यायालय या अन्वेषण प्रभारी देश द्वारा वांछित अनुसार रिपोर्ट प्रस्तुत करने के 60 दिन के भीतर प्राप्त टिप्पणियों के सार को शामिल करके या इन टिप्पणियों को संशोधित करके अंतिम मसौदा रिपोर्ट को संशोधित कर सकते हैं और किसी ऐसी अंतिम रिपोर्ट तथा संरक्षण तथा कारणों, यदि कोई हो को उपाबद्ध 13 के संगत मानकों के आधार पर उपयुक्त समझे जाने वाले रूप में सार्वजनिक किया जा सकता है।

(3) केन्द्रीय सरकार या वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो द्वारा सार्वजनिक की गई अंतिम रिपोर्ट उपाबद्ध 13 के अधीन ऐसे देशों को अग्रेषित की जाएगी जो इसे प्राप्त करने के हकदार हैं और यह रिपोर्ट इकाओ को भी अग्रेषित की जाएगी, यदि दुर्घटना या घटना में शामिल वायुयान का परिमाण 5700 किलोग्राम से अधिक है।

15. अन्वेषण को फिर से प्रारंभ करना- जहां केन्द्रीय सरकार को यह प्रतीत होता है कि यथास्थिति नियम 11 या नियम 12, के अधीन अन्वेषण पूरा होने के बाद कोई नया और ठोस साक्ष्य उपलब्ध हो गया है, तो यह, आदेश द्वारा, इसको फिर से प्रारंभ करने का निदेश दे सकती है।

16. कार्यवाही में बाधा- (1) कोई भी व्यक्ति न्यायालय, मूल्यांकनकर्ता या अन्वेषणकर्ता या इन नियमों के अधीन किसी भी शक्ति या कर्तव्य को करने वाले व्यक्ति के कार्य में रूकावट या बाधा नहीं डालेगा।

(2) कोई भी व्यक्ति, बिना औचित्यपूर्ण कारण के, न्यायालय या अन्वेषण प्रभारी या अन्वेषक या इन नियमों के अधीन या जांच-पड़ताल करने वाले किसी भी व्यक्ति के किसी भी समन या अपेक्षा के अनुपालन में विफल नहीं होगा।

स्पष्टीकरण- इस नियम के प्रयोजनार्थ, जब यह प्रश्न उठता है कि क्या किसी व्यक्ति के पास औचित्यपूर्ण कारण हैं, तो यह सिद्ध करने का भार उसी पर होगा कि उसके पास कोई औचित्यपूर्ण कारण हैं।

(3) कोई भी व्यक्ति, जो कार्यवाही को अवरूद्ध या बाधित करता है, वह अधिनियम की धारा 10 की उपधारा (2) के उपबंधों के अनुसार दंड का पात्र होगा।

17. अभिलेखों को प्रकट न किया जाना- (1) निम्नलिखित अभिलेखों को केन्द्रीय सरकार द्वारा यह निर्धारित किए जाने की स्थिति को छोड़कर, कि इनके प्रकटीकरण से उस अन्वेषण या किसी भावी अन्वेषण का प्रतिकूल अन्तर्देशीय या अंतरराष्ट्रीय प्रभाव काफी मात्रा में कम होता है, दुर्घटना के अन्वेषण से इतर प्रयोजनों के लिए प्रकट नहीं किया जाएगा:

- (क) अन्वेषण प्राधिकारियों द्वारा उनके अन्वेषण के दौरान व्यक्तियों से लिए गए सभी वक्तव्य
- (ख) वायुयान के प्रचालन में शामिल रह चुके व्यक्तियों के बीच हुए सभी संप्रेषण
- (ग) दुर्घटना या घटना में शामिल व्यक्तियों के संबंध में चिकित्सा संबंधी या निजी सूचना
- (घ) कॉकपिट ध्वनि रिकार्डिंग और ऐसी रिकार्डिंग की प्रतिलिपि
- (ङ) हवाई यातायात नियंत्रण इकाइयों से की गई रिकार्डिंग और रिकार्डिंग की प्रतिलिपियां
- (च) कॉकपिट एयरबोर्न इमेज रिकार्डिंग और ऐसी रिकार्डिंग का कोई भाग या प्रतिलिपियां, और
- (छ) उड़ान रिकार्ड सूचना सहित सूचना के विश्लेषण में अभिव्यक्त मत।

(2) उपनियम (1) में संदर्भित रिकार्ड को किसी अंतिम रिपोर्ट या उसके परिशिष्टों या किसी अन्य रिपोर्ट में केवल तभी शामिल किया जाएगा जब यह दुर्घटना या घटना के विश्लेषण के लिए संगत हो और विश्लेषण से असंबद्ध रिकार्डों के हिस्से अंतिम रिपोर्ट में शामिल नहीं किए जाएंगे।

(3) अंतिम रिपोर्ट में दुर्घटना या घटना में शामिल व्यक्तियों के नाम उद्धाटित नहीं किए जाएंगे।

(4) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के अधिकार क्षेत्र या नियंत्रण में उपलब्ध रिकार्डों के लिए किसी अनुरोध पर विचार नहीं किया जाएगा यदि वह मूल स्रोत, जहां उपलब्ध हो, के माध्यम से नहीं आया है।

(5) कॉकपिट ध्वनि रिकार्डों की श्रव्य सामग्री तथा एयर बार्न इमेज रिकार्डिंग की दृश्य एवं श्रव्य सामग्री को सार्वजनिक रूप से प्रकट नहीं किया जाएगा।

(6) अन्य देशों से प्राप्त मसौदा अंतिम रिपोर्ट की विषय वस्तु को सार्वजनिक नहीं किया जाएगा।

18. अनिवार्य घटना रिपोर्टिंग प्रणाली- (1) नागर विमानन महानिदेशालय वास्तविक या संभावित संरक्षा खामियों से संबंधित सूचना के एकत्रण को सुगम बनाने के उद्देश्य से एक अनिवार्य घटना रिपोर्टिंग प्रणाली स्थापित करेगा और इसकी कार्यविधि का विशेष रूप से उल्लेख करेगा।

19. स्वैच्छिक घटना रिपोर्टिंग प्रणाली- (1) नागर विमानन महानिदेशालय, उन वास्तविक या संभावित संरक्षा खामियों, जो नियम 18 के अधीन अनिवार्य घटना रिपोर्टिंग प्रणाली में शामिल नहीं हो सकती हो, से संबंधित सूचना के एकत्रण को सुगम बनाने के लिए स्वैच्छिक घटना रिपोर्टिंग प्रणाली स्थापित करेगा।

(2) उपनियम (1) के अधीन स्थापित स्वैच्छिक घटना रिपोर्टिंग प्रणाली गैर-दंडनीय होगी और सूचना के स्रोतों को संरक्षण प्रदान करेगी और यदि केन्द्रीय सरकार द्वारा इसमें तीव्रता लाई जाती है तो संबंधित सूचना किसी अन्य एजेंसी से प्राप्त की जाएगी।

(3) उप नियम (1) के अधीन इस प्रकार एकत्र सूचना की व्यवस्था इस प्रकार की जाएगी ताकि सुरक्षा से इतर प्रयोजनों के लिए इसके प्रयोग को रोका जा सके, और उसे उचित रूप से सुरक्षित रखा जाए तथा इस रिपोर्ट को तैयार करने वाले व्यक्ति की पहचान संबंधी गोपनीयता बनाए रखी जाए।

20. दुर्घटना और घटना के डाटाबेस का अनुरक्षण- (1) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो दुर्घटना और गंभीर घटना संबंधी डाटाबेस स्थापित करेगा और इसका अनुरक्षण करेगा तथा इसे नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा अनुरक्षण किए जा रहे सुरक्षा डाटा में शामिल करने का प्रावधान करेगा। नागर विमानन महानिदेशालय नियमित आधार पर अपने डाटाबेस का वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के साथ आदान-प्रदान करेगा।

21. व्यावृत्ति- इन नियमों में अंतर्विष्ट किसी बात के होते हुए भी वायुयान नियम 1937 के अधीन जारी किसी लाइसेंस या प्रमाण-पत्र के रद्दकरण, निलंबन या पृष्ठांकन के संबंध में केन्द्रीय सरकार की शक्ति या अन्यथा प्रभावित नहीं होगी।

22. दण्ड- कोई व्यक्ति जो इनमें से किसी भी नियम, या नियम 8 के उप-नियम (4) और उपनियम (5) का नियम 16 के उपनियम (1) और उपनियम (2) के अधीन बनाए गए विनियमों का उल्लंघन करता है, या अनुपालन करने में विफल रहता है, अधिनियम की धारा 10 की उपधारा (2) के उपबंधों के अनुसार दंड का भागी होगा।

23. महानिदेशक, एएआईबी द्वारा निदेश – (1) महानिदेशक, एएआईबी भारत में या उसके ऊपर उड़ान भरने वाले वायुयानों या भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयानों की दुर्घटना के अन्वेषण के संबंध में वायुयान अधिनियम 1934 (1934 का 22) या इन नियमों से असंगत वैमानिक सूचना परिपत्र (एआईसी) तथा प्रकाशन के योग्य नागर वायुयान अपेक्षाओं के माध्यम से निदेश जारी कर सकते हैं।

(2) उप नियम 1 के अधीन नागर विमानन अपेक्षाओं को इनसे प्रभावित होने वाले सभी संभावित व्यक्तियों से आपत्तियां या सुझाव आमंत्रित करने के लिए 30 दिन की अवधि हेतु एएआईबी की वेबसाइट पर इसके मसौदे को प्रस्तुत करने के पश्चात जारी किया जाएगा।

परन्तु यह कि महानिदेशक, एएआईबी लोक हित में तथा लिखित आदेश द्वारा केन्द्रीय सरकार से अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात ऐसी आपत्तियों या सुझावों को आमंत्रित करने की अपेक्षाओं का प्रबंध करेंगे।

(3) उप नियम (1) के अधीन जारी प्रत्येक निदेश का उस व्यक्ति या व्यक्तियों द्वारा अनुपालन किया जाएगा जिन्हें ऐसे निदेश जारी किए गए हैं।

अनुसूची क

[नियम 2 (क ग) देखें]

गंभीर घटनाएं

1. **गम्भीर घटना** का तात्पर्य ऐसी घटना से है, जिसमें दुर्घटना घटित होने की अधिक संभावनाएं परिलक्षित होती हों तथा जो किसी ऐसे वायुयान के प्रचालन, मानव चालित वायुयान के मामले में, से सम्बद्ध हो, जिसमें किसी समय उड़ान के आशय से किसी व्यक्ति के सवार होने तथा ऐसे व्यक्ति के उतरने अथवा किसी मानव रहित वायुयान के मामले में उड़ान के आशय से वायुयान तैयार होने के समय से उड़ान समाप्त होने पर वायुयान के रुक जाने तथा उसका संचालन बंद कर दिए जाने तक के किसी समय के दौरान घटित हुई हो।

2. निम्न सूचीबद्ध घटनाएं उन घटनाओं के विशिष्ट उदाहरण हैं, जिनके गंभीर होने की संभावना होती है। यह सूची संपूर्ण नहीं है और यह गंभीर घटनाओं की परिभाषा के लिए केवल एक मार्गदर्शिका का काम करती है।

- (क) लगभग टक्कर होने की घटना जिसमें किसी टक्कर या असुरक्षित स्थिति से बचने के लिए परिहार अपेक्षित हो या जब कोई परिहार कार्रवाई समुचित हो।
- (ख) ऐसी टक्कर जो दुर्घटनाओं के रूप में वर्गीकृत नहीं की गई है।
- (ग) भू-भाग क्षेत्र में ऐसी नियंत्रित उड़ान, जिसका मामूली बचाव हुआ हो।

- (घ) किसी बंद या सम्पृक्त रनवे, या किसी टैक्सी-वे (हेलीकॉप्टरों द्वारा प्राधिकृत प्रचालनों को छोड़कर) या असमनुदेशित रनवे से एबोर्टिड टेक-ऑफ
- (ङ) किसी बंद या सम्पृक्त रनवे, या किसी टैक्सी-वे (हेलीकॉप्टरों द्वारा प्राधिकृत प्रचालनों को छोड़कर) या असमनुदेशित रनवे से टेक-ऑफ।
- (च) किसी बंद या सम्पृक्त रनवे, किसी टैक्सी-वे या असंपृक्त रनवे पर अवतरण या अवतरण का प्रयत्न किया गया हो।
- (छ) टेक-ऑफ या प्रारंभिक उड़ान भरने के दौरान संभावित निष्पादन हासिल करने में भारी विफलताएं।
- (ज) कॉकपिट, यात्री कम्पार्टमेंट, कार्गो कम्पार्टमेंटों में आग अथवा धुंआ या इंजन, चाहे ऐसी आग का शमन अग्निशमनकारी कारकों द्वारा कर दिया गया हो।
- (झ) उड़ान कर्मीदल द्वारा ऑक्सीजन के आपातकालीन उपयोग की अपेक्षा वाली घटनाएं
- (ञ) वायुयान की संरचनागत विफलताएं या इंजन का विच्छेदन, जिसमें असम्मिलित टर्बाइन इंजन विफलताएं, शामिल हैं, जो दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं हैं।
- (ट) एक या अधिक वायुयान प्रणालियों का एकाधिक स्थितियों में ठीक से कार्य न करना, जिनसे वायुयान का प्रचालन गंभीरतापूर्वक प्रभावित होता हो।
- (ठ) उड़ान में उड़ान कर्मीदल की अक्षमता।
- (ड) अपर्याप्त ईंधन, ईंधन समाप्त होने, ईंधन प्राप्त न हो पाने अथवा वायुयान में उपलब्ध सारा ईंधन प्रयोग करने में सक्षम न हो पाने जैसी ईंधन की मात्रा अथवा वितरण की स्थिति, जिसके लिए पायलट द्वारा आपातस्थिति की घोषणा अपेक्षित हो।
- (ढ) रनवे पर आक्रमण, जिन्हे 'क' श्रेणी की गंभीरता के रूप में वर्गीकृत किया गया है। " रनवे पर आक्रमणों की रोकथाम संबंधी मैनुअल (डीओसी 9870) में गंभीरता के वर्गीकरण संबंधी सूचना निहित है।
- (ण) उड़ान भरने या अवतरण की घटनाएं, जैसे अंडर-शूटिंग, ओवररनिंग या रनवे की साइड से रन ऑफ हो जाना।
- (त) प्रणाली की खामियां, मौसम संबंधी घटनाएं, अनुमोदित उड़ान श्रेणी से बाहर प्रचालन या अन्य घटनाएं, जिनकी वजह से वायुयान को नियंत्रित करने में कठिनाइयां उत्पन्न हो सकती हैं।
- (थ) उड़ान मार्गदर्शन और दिक्चालन के लिए अनिवार्य व्यतिरिक्त प्रणाली में एक से अधिक प्रणालियों की विफलता।
- (द) अनजाने में अथवा आपात उपाय के तौर पर वायुयान के स्लंग भार अथवा वायुयान में ले जाए जा रहे अन्य किसी भार को साभिप्राय छोड़ना।

अनुसूची ख

[नियम 2 (क) देखें]

वायुयान की क्षति के निर्धारण के लिए मार्गदर्शक सिद्धांत

1. यदि इंजन वायुयान से अलग हो जाता है, तो इस घटना को दुर्घटना के रूप में श्रेणीबद्ध किया जाता है चाहे क्षति इंजन तक सीमित हो।
2. इंजन कॉउल (फैन या कोर) या रिवर्सर कम्पोनेटों की क्षति जिसके परिणामस्वरूप वायुयान को और क्षति नहीं होती, को दुर्घटना नहीं माना जाएगा।
3. ऐसी घटनाएं, जहां कंप्रेसर या टर्बाइन ब्लेड या इंजन के अन्य आंतरिक पुर्जे इंजन के टेल पाइप के जरिए बाहर निकल जाते हैं, को दुर्घटना नहीं माना जाता।
4. टूटे हुए या गुम रेडोम को दुर्घटना नहीं माना जाता जब तक अन्य संरचनाओं या प्रणालियों में संगत उल्लेखनीय क्षति न हो।

5. गुम हुए फ्लैप या अन्य लिफ्ट आगमेंटिंग उपकरण, विलेंट आदि, जिन्हें कंफिगरेशन डेविऐशन लिस्ट (सीडीएस) के लिए परमिट नहीं किया जाता, को दुर्घटना नहीं माना जाता।
6. लैंडिंग गीयर लेग या व्हील अप्स लैंडिंग का रीट्रैक्शन जिसका परिणाम केवल स्किन एब्रेशन के रूप में होता है। यदि वायुयान को छोटी-मोटी मरम्मत या पैचिंग के बाद सुरक्षित रूप से डिसपैच किया जा सकता है और बाद में इसकी स्थायी मरम्मत के लिए व्यापक मरम्मत होती है, तो इस घटना को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जाता।
7. यदि संरचनागत क्षति ऐसी है कि वायुयान डिप्रेशराइज्ड हो जाता है, या इसे प्रेशराइज्ड नहीं किया जा सकता, तो इस घटना को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।
8. किसी घटना, जैसे लो-स्पीड रनवे एक्सकर्सन के बाद अंडरकैरिज लेग को एहतियाती तौर पर हटाया जाना, जिसमें उल्लेखनीय कार्य शामिल हैं, के बाद निरीक्षण के लिए पुर्जों को हटाया जाने को तब तक दुर्घटना नहीं माना जाता तब तक कि उल्लेखनीय क्षति नहीं पाई जाती।
9. ऐसी घटनाएं, जिनमें आपातकालीन निकासी शामिल है, दुर्घटना नहीं मानी जाती, जब तक किसी को गंभीर चोटें न आई हों या वायुयान को अन्यथा उल्लेखनीय क्षति न हुई हो।

नोट-1 : जहां तक वायुयान को हुई ऐसी क्षति का संबंध है, जिससे संरचनागत शक्ति, निष्पादन या उड़ान की विशेषताएं प्रभावित होती हैं, वायुयान सुरक्षित उतर सकता है, किंतु बिना, मरम्मत अगले सेक्टर तक सुरक्षित रवाना नहीं किया जा सकता।

नोट-2 : यदि वायुयान को छोटी-मोटी मरम्मत के बाद सुरक्षित रूप से रवाना किया जा सकता है और बाद में स्थायी मरम्मत के उद्देश्य से और व्यापक कार्य होते हैं, तो इस, घटना को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, यदि वायुयान को प्रभावित पुर्जों को हटाए जाने के बाद सीडीएल के तहत रवाना नहीं किया जा सकता, तो प्रभावित पुर्जों को हटाने जाने, इनके गुम होने या अप्रचालनीकृत होने के साथ ऐसी मरम्मत को बड़ी मरम्मत नहीं माना जाएगा और परिणामस्वरूप घटना को दुर्घटना नहीं माना जाएगा।

नोट-3 : मरम्मत या अनुमानित हानि की लागत, जैसे बीमा कंपनियों द्वारा मुहैया कराई जा रही, वाहित क्षति का संकेत मुहैया करा सकती है, किंतु इसे इस आशय से एकमात्र मार्ग संदर्शिका के रूप में प्रयुक्त नहीं किया जाना चाहिए कि यह क्षति उस घटना को दुर्घटना के रूप में माने जाने के लिए पर्याप्त है या नहीं। इस प्रकार किसी वायुयान को, 'हल लॉस' माना जा सकता है क्योंकि, वहन की गई उल्लेखनीय क्षति को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत किए बिना इसकी मरम्मत किया जाना गैर-किफायती है।

[फा. सं. एवी-11012/3/2016-डीजी]

सत्येन्द्र कुमार मिश्रा, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF CIVIL AVIATION

NOTIFICATION

New Delhi, the 9th March, 2017

G.S.R. 243(E).—In supersession of the Aircraft (Investigation of Accidents and Incidents) Rules, 2012 except as respects things done or omitted to be done before such supersession, which the Government proposes to make in exercise of the powers conferred by sections 4 and 7 of the Aircraft Act, 1934 (22 of 1934), is hereby published as required by section 14 of the said Act, for information of all persons likely to be affected thereby; and notice is hereby given that the said draft rules will be taken into consideration after a period of thirty days from date on which copies of the Gazette of India in which the notification is published, are made available to the public.

Any objection or suggestion, which may be received from any person with respect to the said draft rules before the expiry of the period specified above, will be considered by the Central Government.

Any person desirous of making any objections or suggestions with respect to the said draft rules may forward the same, within the period specified, to the Joint Director General, Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB), Safdurjung Airport, New Delhi – 110003. [Email: aaib.moca@nic.in, bsrai.dgca@nic.in]

Draft Rules

1. Short title, extent and commencement.—(1) These rules may be called the Aircraft (Investigation of Accidents and Incidents) Rules, 2017.

(2) These rules extend to the whole of India and applies —

- (a) to citizens of India wherever they may be;
- (b) to, and to the persons on, aircraft registered in India wherever they may be;
- (c) to, and to the persons on, aircraft registered outside India but for the time being in or over India; and
- (d) to an aircraft operated by a person who is not a citizen of India but has his principal place of business or permanent residence in India.

(3) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

2. Definitions.—

In these rules, unless there is anything repugnant in the subject or context —

- (a) **“accident”** shall mean an occurrence associated with the operation of an aircraft which,
 - (i) in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked; or
 - (ii) in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which
 - (A) a person is fatally or seriously injured as a result of-
 - (i) being in the aircraft, or
 - (ii) direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or
 - (iii) direct exposure to jet blast,
 except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or
 - (B) the aircraft sustains damage or structural failure which -
 - (i) adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and
 - (ii) would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or
 - (C) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

Note 1.—For the purposes of this clause, the guidance for the determination of aircraft damage is at Schedule B.

Note 2.— For the purposes of this clause, only unmanned aircraft which have design or operational approval given by a State to be considered.

- (b) **“accident investigation authority”** means the authority designated by a State as responsible for aircraft accident and incident investigations within the context of ICAO Annex 13 ;
- (c) **“accredited representative”** means a person designated by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of participating in an investigation conducted by another State and where the State has established an accident investigation authority, the designated accredited representative would normally be from that authority;

- (d) **“Act”** means the Aircraft Act, 1934 (22 of 1934);
- (e) **“adviser”** means a person appointed by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of assisting its accredited representative in an investigation;
- (f) **“aircraft”** means any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the surface of the earth;
- (g) **“Annex 13”** means Annex 13 to the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944 as amended from time to time;
- (h) **“Aircraft Accident Investigation Bureau”** means the accident investigation authority established by the Central Government as per Annex 13 of ICAO;
- (i) **“causes”** means actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident but does not amount to assigning fault or determination of administrative, civil or criminal liability;
- (j) **“Chicago Convention”** means the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944 as amended from time to time;
- (k) **“contributing factors”** mean actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which if eliminated, avoided or absent, would have reduced the probability of the accident or incident occurring, or mitigated the severity of the consequences of the accident or incident and the identification of the contributing factors does not imply the assignment of fault or determination of administrative, civil or criminal liability’;
- (l) **“DG, CA”** means the Director-General of Civil Aviation;
- (m) **“DG, AAIB”** means the Director-General of Aircraft Accident Investigation Bureau;
- (n) **“fatal injury”** means an injury which is sustained by a person in an accident and which results in his or her death within 30 days of the date of the accident;
- (o) **“Draft Final report”** means the report submitted by the Investigators appointed under rule (11) or (12), for forwarding to the States for consultation under sub-rule (1) of rule 14;
- (p) **“flight recorder”** means any type of recorder installed in the aircraft for the purpose of complementing accident or incident investigation;
- (q) **“ICAO”** means the International Civil Aviation Organisation created under the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944;
- (r) **“incident”** means an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation;
- (s) **“investigation”** means a process conducted for the purpose of prevention of accident which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes, contributing factors and, when appropriate, the making of safety recommendations;
- (t) **“Investigator”** means a person appointed by Aircraft Accident Investigation Bureau to investigate an accident or a serious incident as Investigator-in-charge under rule 11, or by the Central Government for Formal Investigation under rule 12, or authorised by Bureau to conduct preliminary investigation under sub-rule (1) of rule 9 or sub-rule (2) of rule 7; or an Investigator-in-charge appointed by Director-General of Civil Aviation under rule 13;
- (u) **“Investigator-in-Charge”** means a person charged, on the basis of his or her qualifications, with the responsibility for the organisation, conduct and control of an investigation;

Note : Nothing in the above definition is intended to preclude the functions of an investigator in charge being assigned to a court or other body.

- (v) **“maximum mass”** means maximum certificated take-off mass;
- (w) **“missing aircraft”** means when the official search has been terminated and the wreckage of the aircraft has not been located;
- (x) **“occurrence”** means any safety-related event which endangers or which, if not corrected or addressed, could endanger an aircraft, its occupants or any other persons.
- (y) **“operator”** means a person, organisation or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation;
- (z) **“preliminary report”** means the communication used for the prompt dissemination of data obtained during the early stages of the investigation;

(aa) “**safety recommendation**” means-

- (i) a proposal of an accident investigation authority based on information derived from an investigation, made with the intention of preventing accidents or incidents and which in no case has the purpose of creating a presumption of blame or liability for an accident or incident;
- (ii) recommendations resulting from diverse sources and safety studies;

(ab) “**Schedule**” means the Schedule enclosed to these rules;

(ac) “**serious incident**” means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which,

- (i) in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or
- (ii) in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down;
- (iii) the difference between an accident and a serious incident lies only in the result;

Note .— *The examples of serious incident are as specified in Schedule A.*

(ad) “**serious injury**” means an injury which is sustained by a person in an accident and which -

- (i) requires hospitalization for more than forty-eight hours, commencing within seven days from the date the injury was received; or
- (ii) results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes or nose); or
- (iii) involves lacerations which cause severe hemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; or
- (iv) involves injury to any internal organ; or
- (v) involves second or third degree burns, or any burns affecting more than 5 per cent of the body surface; or
- (vi) involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation;

(ae) “**State of Design**” means the State having jurisdiction over the organization responsible for the type design of the aircraft;

(af) “**State of Manufacture**” means the State having jurisdiction over the organisation responsible for the final assembly of the aircraft;

(ag) “**State of Occurrence**” means the State in the territory of which an accident or incident occurs;

(ah) “**State of the Operator**” means the State in which the principal place of business of the operator is located or, if there is no such place of business, the permanent residence of the operator;

(ai) “**State of Registry**” means the State on whose register the aircraft is entered;

Explanation.— In the case of the registration of aircraft of an international operating agency other than on a national basis, the States constituting the agency shall jointly and severally discharge the obligations which attach to a State of Registry under Annex 13.

(aj) “**State Safety Programme**” means an integrated set of regulations and activities aimed at improving safety.

3. Objective of the investigation of accidents and incidents.—(1) The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents and not to apportion blame or liability.

(2) Any investigation conducted in accordance with the provisions of these rules shall be separate from any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.

4. Notification.—(1) Where an accident or incident occurs to an aircraft covered under sub-rule (2) of rule 1, then the pilot-in-command of the aircraft or, if he be killed or incapacitated, the owner, the operator, the hirer or other person on whose behalf he was in command of the aircraft, or any relevant person, as the case may be, shall, as soon as is reasonably practicable but in any case not later than twenty-four hours after he becomes aware of the accident or the incident —

- (a) *send notice thereof to Aircraft Accident Investigation Bureau and Directorate General of Civil Aviation by the quickest means of communication available; and*

(b) in the case of an accident occurring in India, give information to the District Magistrate and the Officer-in-charge of the nearest Police Station of the accident and of the place where it occurred.

(2) The notification shall be in plain language and contain as much of the following information as is readily available, namely :-

- (a) for accidents the identifying abbreviation ACCID, for incidents INCID;
- (b) manufacturer, model, nationality and registration marks, and serial number of the aircraft;
- (c) name of owner, operator and hirer, if any, of the aircraft;
- (d) qualification of the pilot-in-command, and nationality of crew and passengers;
- (e) date and time of the accident or incident;
- (f) last point of departure and point of intended landing of the aircraft;
- (g) position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point and latitude and longitude;
- (h) number of crew and passengers; aboard, killed and seriously injured; others, killed and seriously injured;
- (i) description of the accident or incident and the extent of damage to the aircraft so far as is known;
- (j) physical characteristics of the accident or incident area, as well as an indication of access difficulties or special requirements to reach the site; and
- (k) presence and description of dangerous goods on board the aircraft, but notification shall not be delayed due to the lack of complete information.

(3) If the details or, other known relevant information referred in sub-rule (2) are omitted, such information shall also be dispatched as soon as it is possible.

(4) The notification as required in sub-rule (2) shall also be submitted to the Aircraft Accident Investigation Bureau by—

- (a) Aerodrome operator/Air Traffic services in-charge concerned;
- (b) *Directorate General of Civil Aviation.*

(5) the Aircraft Accident Investigation Bureau shall notify the facts of the accident or serious incident in the Indian territory or in the assigned oceanic air space beyond the territory of India, containing as much of the information referred to in sub-rule (2) as may be available with a minimum of delay and by the most suitable and quickest means available, to -

- (a) the State of Registry;
- (b) the State of Operator;
- (c) the State of Design;
- (d) the State of Manufacture; and
- (e) ICAO when the aircraft involved is of a maximum mass of over 2,250 kg. or is a turbojet-powered aeroplane.

(6) AAIB while notifying information in accordance with sub-rule (5) shall also add the following information, namely:-

- (a) *an indication to what extent the investigation will be conducted by the Aircraft Accident Investigation Bureau or is proposed to be delegated by the Aircraft Accident Investigation Bureau to another State; and*
- (b) *identification of the originating authority and means to contact the investigator-in-charge or Court, as the case may be.*

(7) If the State of Occurrence is not aware of a serious incident to an Indian registered aircraft or an aircraft operated by Indian operator, the Aircraft Accident Investigation Bureau shall forward a notification of such an incident to the State of Design, the State of Manufacturer and the State of Occurrence.

5. Obligation to investigate.— (1) In case of accident or an incident to an aircraft in the territory of India notwithstanding its registration : -

- (a) *the DG, AAIB shall institute an investigation into the circumstances of the accident and incident, and shall be responsible for conducting the investigation.*

- (b) *the DG, AAIB shall institute an investigation into the circumstances of the serious incident when the aircraft involved is of maximum mass of over 2250 Kg. or is a turbojet airplane;*
- (c) *the DG, CA shall institute an investigation into the circumstances of all incidents and serious incidents to aircraft not covered by clause (b).*
- (d) *the Central Government may institute a formal investigation into circumstances of any accident to an Indian registered aircraft if it appears that it is expedient to hold such investigation.*

(2) Notwithstanding anything contained in clause (c) of sub-rule (1), where it appears to the Aircraft Accident Investigation Bureau that it is expedient to hold an investigation into circumstances of any incident or a serious incident covered by clause (c) of sub-rule (1), it may, by order, institute an investigation into circumstances of an incident or a serious incident to any aircraft

(3) Classification by the Aircraft Accident Investigation Bureau of an occurrence as accident or serious incident or incident shall be final and binding.

(4) In case an accident or a serious incident to an Indian registered aircraft occurs at a location not being a territory of any State then the Aircraft Accident Investigation Bureau shall institute an investigation into the circumstances of the accident or serious incident and shall be responsible for conducting the investigation.

(5) In case India is the nearest State to the scene of an accident in international waters to an aircraft not registered in India or not operated by an Indian operator, then the Aircraft Accident Investigation Bureau shall advise the State of Registry to institute an investigation and the AAIB in such a case shall provide assistance to the extent it is able to and shall, likewise, respond to requests by the State of Registry.

6. Participation.—*(1) In case the Aircraft Accident Investigation Bureau has instituted an investigation of an accident or a serious incident in accordance with rule 5, then accredited representatives, who are appointed by the following States, namely:—*

- (a) the State of Registry;*
- (b) the State of the Operator;*
- (c) the State of Design; and*
- (d) the State of Manufacture;*

shall be permitted to participate in the investigation

(2) The States referred to in sub-rule (1) shall also be entitled to appoint one or more advisers to assist their accredited representatives.

(3) The States referred to in sub-rule (1) shall have the rights and entitlements in accordance with the standards stipulated under Annex 13.

(4) A State which has a special interest in an accident by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens shall be entitled to appoint an expert who shall have rights and entitlements in accordance with standards stipulated under Annex 13.

(5) Any State which on request provides information, facilities or experts to Aircraft Accident Investigation Bureau shall also be entitled to appoint an accredited representative to participate in the investigation who shall have the rights and entitlements in accordance with the standards stipulated under Annex 13.

(6) The Aircraft Accident Investigation Bureau on receipt of a notification of an accident or a serious incident to an Indian registered aircraft in the territory of another State, may appoint accredited representative and advisors to participate in the investigation and intimate it to the State of Occurrence.

7. Protection of evidence, custody, removal and preservation of damaged aircraft.— *(1) In the case of an accident or a serious incident, which is required to be notified under rule 4, the Investigator-in-charge shall have unhampered access to the wreckage and all relevant material, including flight recorders and Air Traffic Services records, and shall have unrestricted control over it to ensure that a detailed examination can be made without delay by authorised personnel participating in the investigation.*

(2) The aircraft and contents thereof shall not, except by a person under the authority of the DG, AAIB, be removed or otherwise interfered with:

Provided that-

- (a) the aircraft or any parts or contents thereof may be removed or interfered with so far as may be necessary by persons authorised to conduct search and rescue operations for the purpose of extricating persons or animals dead or alive, or preventing the destruction of the aircraft and its contents by fire or other cause or of preventing any damage or obstruction to the public or to air navigation or to other transport;
- (b) if the aircraft is wrecked on water, the aircraft or any parts or contents thereof may be removed to such extent as may be necessary for bringing it or them to a place of safety by persons authorised to conduct search and rescue operations;
- (c) goods may be removed from the aircraft under the supervision and with the concurrence of an officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau or a person authorised by the DG, AAIB;
- (d) personal luggage of passenger's and crew's after photography, weighing etc may be removed from the aircraft under the supervision of a Police Officer, a Magistrate, an Officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau or a person authorised by DG, AAIB; and
- (e) mails photography, weighing etc may be removed under the supervision of a Police Officer, a Magistrate, an Officer of the Department of Posts and Telegraphs or an Officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau or a person authorised by DG, AAIB

(3) The DG, AAIB may, for the purposes of any investigation including preliminary investigation under these rules, authorise any person or persons to take measures -

- (a) to protect the evidence and shall include the preservation, by photographic or other means, of any evidence which might be removed, effaced, lost or destroyed;
- (b) to maintain safe custody of the aircraft and its contents and shall include protection against further damage, access by unauthorised persons, pilfering and deterioration;
- (c) for preservation of the aircraft for such a period as may be necessary for the purposes of an investigation.

(4) The owner of the aircraft or his nominated representative shall have the right to be present during any examination or other action taken under sub-rules (1) and (2):

Provided that the Aircraft Accident Investigation Bureau shall not be bound to postpone any action which it may consider necessary under this rule by reason of the absence of the owner or his representative.

(5) If a request is received from the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design or the State of Manufacture that the aircraft, its contents, and any other evidence remain undisturbed pending inspection by an accredited representative of the requesting State, the Aircraft Accident Investigation Bureau shall take all necessary steps to comply with such request, so far as this is reasonably practicable and compatible with the proper conduct of the investigation subject to the provisions of sub-rule (1).

(6) Subject to the provisions of sub-rules (1), (2) and (3), the Aircraft Accident Investigation Bureau shall release custody of the aircraft, its contents or any parts thereof as soon as they are no longer required for investigation, to owner or operator or his representative, or any person or persons duly designated by the State of Registry or the State of the Operator, in case of foreign registered aircraft.

(7) For the purpose of sub-rule (6), the Central Government shall facilitate access to the aircraft, its contents or any parts thereof:

Provided that, if the aircraft, its contents, or any parts thereof lie in an area within which the Aircraft Accident Investigation Bureau finds it impracticable to grant such access, the Central Government shall effect removal to a point where access can be given.

(8) The Aircraft Accident Investigation Bureau shall be the sole agency regarding the custody of the evidence collected during the investigation including the wreckage and recorders. In case of requirement of access to such evidence by any other agency, DG, AAIB after being satisfied for requirement of such access may facilitate such access while retaining the custody thereof.

8. Aircraft Accident Investigation Bureau.— (1) For the purposes of carrying out investigation into accidents, serious incidents and incidents referred to in sub-rules (1), (2) and (4) of rule 5, the Central Government shall set up a Bureau in the Ministry of Civil Aviation known as the Aircraft Accident Investigation Bureau of India and appoint such number of officers in the Aircraft Accident Investigation Bureau who are familiar with civil aircraft accident investigation procedures and other persons, as it deems fit from time to time.

(2) The Aircraft Accident Investigation Bureau shall be an attached office to Government of India, Ministry of Civil Aviation and the DG, AAIB shall report to Secretary, Ministry of Civil Aviation.

(3) The Aircraft Accident Investigation Bureau shall discharge the following functions, namely: -

- (a) obtaining preliminary report under rule 9 from any person or persons authorised either under sub-rule (1) of rule 9 or under sub-rule(2) of rule 7;
- (b) classification of occurrence and setting up investigation and in case of formal investigation, assisting the Central Government, under these rules;
- (c) to facilitate the investigation and administrative work of the investigation whenever necessary;
- (d) processing of the reports of Investigation received by the Aircraft Accident Investigation Bureau, which includes –
 - (i) acceptance of report by DG, AAIB and making it public by DG, AAIB in a manner it deems fit;
 - (ii) final report made public by the Central Government under sub-rule(2) of rule 14 or by Aircraft Accident Investigation Bureau to be forwarded to the States as required under Annex 13;
 - (iii) final report made public by the Central Government or Aircraft Accident Investigation Bureau to be forwarded to ICAO if the mass of the aircraft involved in accident or incident is more than 5,700 kg.
- (e) to formulate safety recommendation on the basis of safety studies, including induction of new technology to enhance safety, conducted from time to time;
- (f) establish and maintain an accident and serious incident database for effective analysis of information on actual or potential safety deficiencies.
- (g) to process obligations of the Central Government under Annex 13 to the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944 as amended from time to time;
- (h) to forward the recommendations made in investigation reports and safety studies to Directorate General of Civil Aviation and other regulatory authorities for their follow up and to obtain compliance of the same; and
- (i) any other functions, which the Central Government may ask the Aircraft Accident Investigation Bureau to perform from time to time under these rules.

(4) The Aircraft Accident Investigation Bureau may, make procedures, not inconsistent with the provisions of the Act to carry out the purposes of these rules and the functions referred to in sub-rule (3).

(5) In particular, and without prejudice to the generality of the foregoing power, such procedures may provide for all or any of the following matters, namely:—

- (a) the persons required to notify the accidents and incidents;
- (b) the notifications of accidents and serious incidents to International Civil Aviation Organisation and the States for participation in the investigation;
- (c) the investigation of aircraft accident and incidents;
- (d) the format of report for investigation conducted under these rules;
- (e) any other matter subsidiary or incidental to aircraft accident and incident investigation.

9. Preliminary investigation.— (1) The DG, AAIB may authorise any person including an officer of the Aircraft Accident Investigation Bureau to conduct a preliminary investigation to an accident or incident and to submit a preliminary report to the Aircraft Accident Investigation Bureau in a specified format to assess the classification of the occurrence and the expertise needed for detailed investigation under rule 11, if considered expedient by the Aircraft Accident Investigation Bureau.

(2) The person authorised to conduct the preliminary investigation shall —

- (a) have powers and duties under rule 10; and
- (b) have access to examine or otherwise deal with the aircraft as provided under sub-rule (2) of rule 7.

10. Powers and Duties of an Investigator — (1) For the purposes of investigation of accidents and incidents an Investigator shall have power—

- (a) to require the attendance of any person, by summons under his hand, whom he thinks fit to call before him and examine for such purpose and to require answers or returns to any inquiries he thinks fit to make;
- (b) to require any such person to make and to sign a declaration regarding the true nature of the statements made by him;

- (c) to require and enforce the production of all books, paper, documents and any articles including but not limited to Flight Data Recorder, Cockpit Voice Recorder and Air Traffic Services Records which he may consider necessary for the investigation, and to retain any such books, papers, documents and any articles including but not limited to Flight Data Recorder, Cockpit Voice Recorder and Air Traffic Services Records for examination until completion of the investigation;
- (d) to have access to and examine any aircraft and its components involved in the accident or incident, the place where the accident or incident occurred or any other place, the entry upon and examination of which appears to the Investigator necessary for the purpose of the investigation.

(2) Duties of an Investigator – The Investigator shall be responsible for fair, impartial and judicious conduct of investigation based on relevant standard of Annex 13.

11. Investigation by Aircraft Accident Investigation Bureau -- (1) The DG, AAIB may, at its discretion, appoint an Investigator-in-charge and one or more investigators to assist him/her, to hold an investigation into an aircraft accident or a serious incident and such Investigator-in-charge and investigators shall have the same powers and duties as of an Investigator under rule 10.

(2) The Investigation will be held in private.

(3) When a person other than an officer of Government is appointed as Investigator by DG, AAIB he may be granted such fee and expenses as may be determined by the Aircraft Accident Investigation Bureau.

(4) Every person summoned by the Investigator-in-charge as a witness in accordance with these rules shall be allowed such expenses as the Aircraft Accident Investigation Bureau may from time to time determine.

(5) The Investigator-in-charge shall submit a Final Report to the Aircraft Accident Investigation Bureau in the format specified by the said Bureau based on relevant standards of Annex 13.

12. Formal Investigation.— Where it appears to the Central Government that it is expedient to hold a formal investigation of an accident, it may, whether or not an investigation has been made under rule 11, by order, direct a formal investigation to be held and with respect to any such formal investigation the following provisions shall apply, namely: -

(a) The Central Government shall appoint a competent person (hereinafter referred to as "the Court"), to hold the investigation, and may appoint one or more persons possessing legal, aeronautical, engineering, or other special knowledge to act as assessors and one or more investigators shall be appointed from Aircraft Accident Investigation Bureau as an assessor.

(b) When a person other than an officer of Government is appointed as a Court or assessors, he may be granted such fee and expenses as may be determined by the Central Government

(c) On or after the appointment of the Court, all other investigations ordered under these rules shall be treated as closed and all relevant material on the subject shall be transferred to the Court.

(d) The Court shall hold the investigation in open Court in such manner and under such conditions as the Court may think fit for ascertaining the causes and circumstances of the accident and for enabling it to make the report hereinafter mentioned:

Provided that where the Court is of opinion that holding the investigation is likely

(A) to be prejudicial to the interests of any country; or

(B) to jeopardise the personal safety of a person who is willing to make any statement or give evidence, the Court may, hold the proceedings in camera, the whole or part of the investigation.

(e) The Court shall have, for the purpose of the investigation, all the powers of a Civil Court under the Code of Civil Procedure, 1908 (5 of 1908) and without prejudice to these powers the Court may -

(A) enter and inspect, or authorise any person to enter and inspect, any place or building, the entry or inspection whereof appears to the Court requisite for the purposes of the investigation; and

(B) enforce the attendance of witnesses and compel the production of documents and material objects; and every person required by the Court to furnish any information shall be deemed to be legally bound to do so within the meaning of section 176 of the Indian Penal Code (45 of 1860).

(f) The assessors shall have the same powers of entry and inspection as the Court.

(g) Every person attending as a witness before the Court shall be allowed such expenses as the Court may consider reasonable:

Provided that, in the case of the owner or hirer of any aircraft concerned in the accident and of any person in his employment or of any other person concerned in the accident, any such expenses may be disallowed if the Court, in its discretion, so directs.

(h) The Court after holding consultation on Draft final report with the states as required in Annex 13, shall submit the final report to the Central Government in the format specified by Aircraft Accident Investigation Bureau and such report shall be forwarded to the said bureau by the Central Government for processing as per sub-rule (3) of rule 8 and rule 14

(i) The assessors shall either sign the report, with or without reservations, or state in writing their dissent there from and their reasons for such dissent, and such reservations or dissent and reasons, if any, shall be forwarded to the Central Government with the report.

13. Investigation of incident.- (1) The DG, CA may order an investigation of any incident or a serious incident involving an aircraft covered under clause (c) sub-rule (1) of rule 5, and may appoint a competent and qualified person as Investigator-in-Charge for the purpose of carrying out the investigation.

(2) *In case DG, AAIB decides to investigate the incident or serious incident under sub-rule (2) of rule 5, the investigation ordered by DG, CA under sub-rule (1) shall be closed and all relevant material shall be transferred to Aircraft Accident Investigation Bureau for its investigation.*

(3) The investigation referred to in sub-rule (1) be held in private.

(4) *The Investigator-in-Charge shall have the same power and duties as an Investigator under rule 10.*

(5) *The Investigator-in-Charge shall make report to the DG, CA in the format specified by the Aircraft Accident Investigation Bureau based on relevant standards of Annex 13.*

(6) *The DG, CA shall accept the report of the Investigator-in-Charge and after acceptance the same will be made Public by DG, CA in a manner it deems fit.*

14. Consultation and Final Report. – (1) *The Investigator-in-charge or Court shall forward a copy each of the draft final report under sub-clause (h) of rule 12 or Investigator-in-charge under sub-rule (5) of rule 11 to--*

(a) the State of registry,

(b) the State of operator,

(c) the State of design,

(d) the State of manufacturer, and

(e) the State that participated in the investigation in accordance with sub-rule (4) of rule 6, inviting their significant and substantiated comments on the report within sixty days of its issuance.

(2) The Court appointed under rule 12 or the Investigator-in-charge may either amend the final draft report by inclusion of the substance of the comments received within sixty days of the issuance of the report or by appending the comments thereto if so desired by the State and cause any such Final Report and reservation or dissent and reasons, if any, to be made public, in such manner as it deems fit based on relevant standards of Annex 13.

(3) The Final Report made public, by the Central Government or Aircraft Accident Investigation Bureau, shall be forwarded to the States entitled to receive such report under Annex 13 and the report shall also be forwarded to ICAO, if the mass of the aircraft involved in the accident or incident is more than 5,700 kg.

15. Reopening of Investigation. – Where it appears to the Aircraft Accident Investigation Bureau or Central Government that any new and significant material evidence has become available after completion of the investigation under rule 11 or rule 12, as the case may be, it may, by order, direct the reopening of the same.

16. Obstruction of proceedings. – (1) No person shall obstruct or impede the Court, Assessors Investigator or any other person acting in the exercise of any powers or duties under these rules.

(2) No person shall without reasonable excuse fail to comply with any summons or requisition of a Court or an investigation in-charge or an Investigator or any other person holding an investigation or an inquiry under these rules.

Explanation.- For the purposes of this rule, when a question arises as to whether a person has a reasonable excuse, the burden of proving that he has a reasonable excuse is upon him.

(3) Any person, who obstructs or impedes the proceedings, shall be punishable in accordance with the provisions of sub-section (2) of section 10 of the Act.

17. Non-Disclosure of Records.— (1) The following records shall not be disclosed for purposes other than the investigation of the accident or incident except when the Central Government determines that their disclosure outweighs the adverse domestic and international impact such action may have on that investigation or any future investigations -

- (a) all statements taken from persons by the investigation authorities in the course of their investigation;
- (b) all communications between persons having been involved in the operation of the aircraft;
- (c) medical or private information regarding persons involved in the accident or incident;
- (d) cockpit voice recordings and transcripts from such recordings;
- (e) recordings and transcriptions of recordings from air traffic control units;
- (f) cockpit airborne image recordings and any part or transcripts from such recordings;
- (g) opinion expressed in the analysis of information, including flight recorder information.

(2) A record referred to in sub-rule (1) shall be included in a Final Report or its appendices, or in any other report only when it is relevant to the analysis of the accident or incident and parts of the records not relevant to the analysis shall not be included in the Final Report.

(3) The Final Report shall not disclose the names of the persons involved in the accident or incident.

(4) Any request for records in the custody or control of Aircraft Accident Investigation Bureau shall not be entertained if not routed through the original source, where available.

(5) The audio content of cockpit voice recordings as well as image and audio content of airborne image recordings shall not be disclosed to the public.

(6) The content of draft Final report received from other states shall not be disclosed to public.

18. Mandatory incident reporting system.—The Directorate General of Civil Aviation shall establish a mandatory incident reporting system to facilitate collection of information on actual or potential safety deficiencies and specify the procedure for the same.

19. Voluntary incident reporting system.—(1) The Directorate General of Civil Aviation shall establish a voluntary incident reporting system to facilitate collection of information on actual or potential safety deficiencies that may not be captured by the mandatory incident reporting system established under rule 18.

(2) The voluntary incident reporting system established under sub-rule (1) shall be non- punitive and afford protection to the sources of the information and if considered expedient by the Central Government, the information may be collected through any other agency.

(3) The information so collected under sub-rule (1) shall be handled in a manner so as to prevent its use for purposes other than safety, and shall appropriately be safe guarded and the confidentiality about the identity of the person making report shall be maintained.

20. Maintenance of an accident and incident database.—The Aircraft Accident Investigation Bureau shall establish and maintain an accident and serious incident database and provide the same for inclusion in safety data being maintained by the Directorate General of Civil Aviation and the Directorate General of Civil Aviation shall exchange their database with Aircraft Accident Investigation Bureau on regular basis.

21. Saving.—Nothing in these rules shall limit or otherwise affect the power of the Central Government with regard to the cancellation, suspension or endorsement of any licence or certificate issued under the Aircraft Rules, 1937.

22. Penalties.—Any person who contravenes, or fails to comply with, any of these rules, or the regulations made under sub-rule (4) and (5) of rule 8, or sub-rules (1) and (2) of rule 16 shall be punishable in accordance with the provisions of the sub-section (2) of section 10 of the Act.

23. Directions by DG, AAIB.—(1) The DG, AAIB may, through Aeronautical Information Circulars (AICs) and publication entitled Civil Aviation Requirements, issue directions not inconsistent with the Aircraft Act, 1934 (22 of 1934) or these rules, relating to the Accident Investigation of aircraft flying in or over India or of aircraft registered in India.

(2) The Civil Aviation Requirements under sub-rule (1) shall be issued after placing the draft on the website of the AAIB, for a period of thirty days for inviting objections and suggestions from all persons likely to be affected thereby :

Provided that the DG, AAIB, after taking approval from the central Government in public interest and by order in writing, dispense with the requirements of inviting such objections and suggestions.

(3) Every direction issued under sub-rule (1) shall be complied with by the person or persons to whom such direction is issued.

Schedule A

[See rule 2 (ac)]

SERIOUS INCIDENTS

1. **Serious incident** means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down.

2. The incidents listed are typical examples of incidents that are likely to be serious incidents. The list is not exhaustive and only serves as guidance to the definition of serious incident.

- (a) Near collisions requiring an avoidance maneuver to avoid a collision or an unsafe situation or when an avoidance action would have been appropriate.
- (b) Collisions not classified as incidents.
- (c) Controlled flight into terrain only marginally avoided.
- (d) Aborted take-offs on a closed or engaged runway, on a taxiway (Excluding authorised operations by helicopters) or unassigned runway.
- (e) Take-offs from a closed or engaged runway, from a taxiway (Excluding authorised operations by helicopters) or unassigned runway.
- (f) Landings or attempted landings on a closed or engaged runway, on a taxiway or unassigned runway.
- (g) Gross failures to achieve predicted performance during take-off or initial climb.
- (h) Fires or smoke in the cockpit, in the passenger compartment, in cargo compartments or engine fires, even though such fires were extinguished by the use of extinguishing agents.
- (i) Events requiring the emergency use of oxygen by the flight crew.
- (j) Aircraft structural failures or engine disintegrations, including uncontained turbine engine failures, not classified as an accident.
- (k) Multiple malfunctions of one or more aircraft systems seriously affecting the operation of the aircraft.
- (l) Flight crew incapacitation in flight.
- (m) Fuel quantity level or distribution situations requiring the declaration of an emergency by the pilot, such as insufficient fuel, fuel exhaustion, fuel starvation, or inability to use all usable fuel on board.
- (n) Runway incursions classified with severity A. The *Manual on the Prevention of Runway Incursions* (Doc 9870) contains information on the severity classifications.
- (o) Take-off or landing incidents. Incidents such as under-shooting, overrunning or running off the side of runways.
- (p) System failures, weather phenomena, operations outside the approved flight envelope or other occurrences which caused or could have caused difficulties controlling the aircraft.
- (q) Failures of more than one system in a redundancy system mandatory for flight guidance and navigation.
- (r) The unintentional or, as an emergency measure, the intentional release of a slung load or any other load carried external to the aircraft.

Schedule B

[See rule 2 (a)]

GUIDANCE FOR DETERMINATION OF AIRCRAFT DAMAGE

- 1. If an engine separates from an aircraft, the event is categorised as an accident even if damage is confined to the engine.
- 2. A loss of engine cowls (fan or core) or reverser components which does not result in further damage to the aircraft is not considered an accident.
- 3. Occurrences where compressor or turbine blades or other engine internal components are ejected through the engine tail pipe are not considered an accident.

4. A collapsed or missing radome is not considered an accident unless there is related substantial damage in other structures or systems.
5. Missing flap, slat and other lift augmenting devices, winglets, etc., that are permitted for dispatch under the configuration deviation list (CDL) are not considered to be an accident.
6. Retraction of a landing gear leg, or wheels-up landing, resulting in skin abrasion only. If the aircraft can be safely dispatched after minor repairs, or patching, and subsequently undergoes more extensive work to effect a permanent repair, then the occurrence would not be classified as an accident.
7. If the structural damage is such that the aircraft depressurizes, or cannot be pressurised, the occurrence is categorised as an accident.
8. The removal of components for inspection following an occurrence, such as the precautionary removal of an undercarriage leg following a low-speed runway excursion, while involving considerable work, is not considered an accident unless significant damage is found.
9. Occurrences that involve an emergency evacuation are not counted as an accident unless someone receives serious injuries or the aircraft has otherwise sustained significant damage.

Note 1 : Regarding aircraft damage which adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics, the aircraft may have landed safely, but cannot be safely dispatched on a further sector without repair.

Note 2 : If the aircraft can be safely dispatched after minor repairs and subsequently undergoes more extensive work to effect a permanent repair, then the occurrence would not be classified as an accident. Likewise, if the aircraft can be dispatched under the CDL with the affected component removed, missing or inoperative, the repair would not be considered as a major repair and consequently the occurrence would not be considered an accident.

Note 3 : The cost of repairs, or estimated loss, such as provided by insurance companies may provide an indication of the damage sustained but should not be used as the sole guide as to whether the damage is sufficient to count the occurrence as an accident. Likewise, an aircraft may be considered a “hull loss” because it is uneconomic to repair, without it having incurred sufficient damage to be classified as an accident.

[F. No. AV-11012/3/2016-DG]

SATYENDRA KUMAR MISHRA, Jt. Secy.